

renende egenskaber, som de opregnede stoffer. I disse tilfælde kan nationale myndigheder give en midlertidig tilladelse til søtransport af stofferne og eventuelt stille betingelser for den tekniske udførelse af transporten. Sådanne midlertidige tilladelser skal notificeres til IMO, der udsteder et cirkulære om det pågældende stof. Det vil derpå blive vurderet, om stoffet skal optages permanent på en af de ovennævnte lister. I Danmark er det Miljøstyrelsen, der som ansvarlig for havmiljøloven, kan udstede midlertidige tilladelser til søtransport af forurenende stoffer i denne tredje gruppe. Det vil i hovedsagen dreje sig om de stoffer, der omfattes af proceduren omtalt i litra b [nr. 2]. For farlige stoffer, dvs. stoffer, der primært udgør en sikkerhedsrisiko, er det Søfartsstyrelsen, der kan udstede de pågældende tilladelser. Dette vedrører primært de stoffer, der falder under proceduren omtalt i litra c og e [nr. 3 og 5]. I tillæg hertil kan de konkret involverede havnemyndigheder stille krav til lastning og losning af sådanne stoffer.

De opregnede regelsæt, der allerede er en del af de danske regler om søtransport af farlig og forurenende gods, er inkorporeret i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B: Det i litra a [nr. 1] nævnte tillæg I til bilag I til MARPOL 73/78, er inkorporeret i kapitel XXI; det i litra b [nr. 2] nævnte tillæg II til bilag II til MARPOL 73/78, i kapitel XXII; det i litra c [nr. 3] nævnte kapitel 17 i IBC-koden, i kapitel VII, afsnit B; den i litra d [nr. 4] nævnte IMDG-kode, i kapitel VII, afsnit A og AA; det i litra e [nr. 5] nævnte kapitel 19 i IGC-koden, i kapitel VII, afsnit C; og endelig er det i litra g [nr. 7] nævnte bilag B til BC-koden, inkorporeret i kapitel VII, afsnit A-1. Indarbejdelsen i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B er i vid udstrækning sket gennem henvisning til de relevante IMO instrumenter. Disse kan anskaffes hos IMO. Denne praksis har fungeret tilfredsstillende hidtil. At listerne ikke offentliggøres efter de almindelige regler i lovtidendeloven skyldes, at listerne er meget omfattende, ændres regelmæssigt og henvender sig til en afgrænset gruppe af borgere. At listerne tillige ikke oversættes, skyldes, at brugerne, der primært består af internationale operatører, anvender de engelske udtryk. Reglerne har ikke hidtil været rettet mod modtagere af de pågældende stoffer, men det må forventes, at antallet af modtagere, som modtager mere end 20.000 tons HNS-stof i Danmark vil være begrænset og sandsynligvis besidder en ekspertise indenfor omgang med farlig gods. Af denne grund skønner Søfartsstyrelsens repræsentant i Sølovsudvalget det ikke nødvendigt at ændre på den gældende metode for offentliggørelse af listerne. Som bistand til brugerne er sekretariatet for Den internati-

onale fond for Olieskadeerstatning (IOPC), der efter al sandsynlighed skal varetage administrationen af HNS-fonden, i færd med at udarbejde et elektronisk værktøj, der skal gøre det lettere for brugerne at identificere de omfattede stoffer. Sølovsudvalgets flertal forventer en mere adækvat og let tilgængelig kundegørelse.

*Stk. 2* gør det klart, at ændringer i de i stk. 1 nævnte instrumenter har virkning for nærværende regler, når disse er vedtaget af de relevante organer i FN's internationale maritime organisation, IMO, og er trådt i kraft. Det er således ikke nok, at ændringer blot er vedtaget, de skal også være trådt i kraft, hvilket bl.a. kan afhænge af en efterfølgende tidsperiode, og at ændringerne får den nødvendige tilslutning.

*Stk. 3.* I HNS-konventionen defineres "skib" som "ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type". Da en lignende ordlyd er anvendt i kapitel 10, har Sølovsudvalget valgt at definitionen af skib i dette udkast bør ligge tæt på definitionen i § 191, stk. 3, se også Sølovsudvalgets 5. betænkning nr. 694 fra 1973. Definitionen i § 191, stk. 3, tager alene sigte på skibe, som transporterer olie eller er indrettet til transport af olie, hvorimod dette kapitel gælder for alle typer af skibe. Det har derfor ikke været muligt helt at kopiere definitionen fra § 191, stk. 3. I dette kapitel defineres skib som: "enhver flydende indretning, konstrueret eller indrettet til søtransport". Det første led "enhver flydende indretning" er meget bredt, men begrænses af andet led "konstrueret eller indrettet til søtransport". Indretningen skal således være formgivet til søtransport. En tømmerflåde vil være en flydende indretning, men kan ikke anses for at være konstrueret eller indrettet til søtransport.

I *stk. 4* defineres begrebet "ejer". Bestemmelsen implementerer HNS-konventionens artikel 1, stk. 4, der svarer til definitionen af "ejer" i artikel I, stk. 3, i 1992-ansvarskonventionen. Ordlyden af bestemmelsen er her lidt anderledes end i § 191, stk. 5, da man har ønsket at anvende en formulering, der ligger tættere på konventionens ordlyd. Det foreslås derfor også at ændre § 191, stk. 5, i overensstemmelse hermed.

*Stk. 5* definerer "søtransport" og dermed den periode, hvor reglerne i forslaget finder anvendelse. Bestemmelsen betyder, at ansvaret for HNS-skade hidrørende fra HNS-stoffer, der befinder sig på kajen ved siden af skibet, ikke skal bedømmes efter reglerne i dette kapitel.

*Stk. 6* definerer "HNS-konventionen". Dette svarer til den anvendte metode i kapitel 10, hvor 1992-ans-