

skal gaa videre og fordele Opførelsernes Bælt og faa over de andre Skibe og Ladninger, som kunne anses at have havt Interesse i Opførelserne, ikke blot det Skib, som truer med Sammenstød, men tillige muligvis andre i Nærheden liggende Skibe. En Bestemmelse i den Retning turde imidlertid let føre til praktiske Vanskeligheder; der vilde let kunne opstaa Strid om, hvorvidt de paagældende Skibe og Ladninger virkelig vare udsatte for nogen alvorlig Fare og om der ikke vare andre Udveje til at undgaa Sammenstød end at gøre de paagældende Opførelser. Selve den opstillede Jordring, at disse skulle være „henfættmæssige“, viser, at man befinder sig paa en noget vællende Grund. Men dertil kommer, at overser det med Sammenstød truende Skib vil den retlige Stilling efter Omstændighederne kunne være helt forskjellig. Er der Fejl alene paa dets Side, bør det jo alene bære Staden, ogsaa den, som er en Følge af Opførelserne, naar disse virkelig ere nødvendiggjorte ved de begaaede Fejl. Og selv hvor Omstændighederne ere af den Bestaaenhed, at de to Skibe bør dele Staden, i et eller andet Forhold, synes det dog at være i Strid med Reglen i § 222, som den ovenfor nærmere er forklaret, naar man vilde kaste en Del af den Stade, hvorfor Ladningen i Tilfælde af Sammenstød jo skal være fri, over paa Ladningerne i det Tilfælde, at der gøres Opførelser for at undgaa Sammenstødet, maatte uden Held. Det turde derfor vistnok være rettest, ikke paa det omhandlede Tilfælde at overføre de ikke derpaa rigtig påsænde Groshavari-Regler, men derimod at lade det offerbringende Skibs Forhold til det med Sammenstød truende saavel som efter Omstændighederne til andre nærliggende Skibe, og deres Ladninger, afgøre dets efter almindelige Stadeserstatningsregler dets efter Reglerne om uanmodet Forretningsførelse m. v.

Til 9de Kapitel.

Om Bjergerløn.

Det fremgaar af Kapitlets Overstrift, at det ikke er Meningen dert at give en Fremstilling af alle de Bestemmelser, som angaa Bjergerløn af forulykket Skib eller Gods. For en stor Del ere disse af administrativ Karakter og forsaavidt ikke egnede til at optages i den, væsentlig de privat-

retlige Søretsforhold ordnende Sølov. I denne hører det ikke hjemme at give Regler for den Borgerne paahvilende Pligt til at redde og gøre Anmeldelse til det Offentlige om Indstranding og fæte Bjergerløn, om Ordningen af Strandfoged-Institutionen, om Dvirighedens Tilsyn med Bjergerløn m. m. De herhen hørende Bestemmelser i Strandingsforordningen af 28. Decbr. 1836 vilde altsaa ikke blive paavirkede af Søloven og ej heller vil denne efter Lovforslaget medføre nogen Forandring i de særlige Bestemmelser, der i Fdg. af 16. Marts 1842 og Loven af 22. Decbr. 1876 ere givne henholdsvis om Dykkervæsenet og om Opstilling af Ankere m. m. Ligeledes angaar Lovforslaget efter dets Indhold ikke Bjergerløn af fjendtligt Skib eller Gods eller Tilbageerobring af Skib fra Fjenden, se Fdg. 5. Juli 1808 og Bl. 29. Maj 1812; derimod komme Lovforslagets Bestemmelser til Anvendelse med Hensyn til Bjergerløn af Skib og Gods fra Sørovere.

Lovforslagets 9de Kapitel tilføjer kun at give Regler for det Krav paa Bederlag, der kan gøres gældende fra deres Side, der bjerger eller medvirke ved Bjergerløn af et Skib eller dets Ladning; Regler for, hvad Bjergerne lovligt have at iagttage, navnlig naar Ejer eller Fuldmægtig for ham ikke er til Stede, henvises ved sidste Stykke i § 224 udtrykkelig til særlig Strandingslov. Det første, hvorom der da i dette Kapitel i Søloven bliver Spørgsmaal, er den nærmere Bestemmelse af Begrebet Bjergerløn, og § 224 udtaler i denne Henseende, at det er Forudsetningen, at Skibet maa være „forulykket eller stedt i Nød“. Det er hertil ikke nødvendigt, at Skibet, som det hedder i den tyste Sølovs Art. 742, skal være „der Verfügung der Schiffsbesetzung entzogen oder von derselben verlassen“; dette Moment skal vel efter Lovforslagets § 225 Nr. 1 tages i Betragtning ved Bestemmelsen af Bjergerlønnens Størrelse, men det gøres ikke i Lovforslaget til Betingelse for, at der kan være Tale om en egentlig Bjergerløn eller Bjergerløn i Modsætning til den i tyste Sølov omtalte „Hülfslohn“, som gives, hvor et Skib eller dets Ladning er reddet af en Sømand, men uden at Skibet var forladt af Besætningen. Til at skelne paa denne Maade er der formentlig ikke tilstrækkelig Tøse, eftersom det maa erkendes, at virkelig Nød, der gør fremmed Hælp nødvendig, fuldt vel kan være til Stede, om end Mandstabet endnu er om Bord. Forsaavidt dette, naar det ikke har forladt Skibet, efter Omstændighederne kan lette Arbejdet for Bjergerne, vil dertil jo, som anført, kunne tages