

nes lavere, naar der foreligger Tidsbefragtning, end naar der foreligger Rejsebefragtning. Hvad der kan siges at følge af Tidsbefragtning, er et internt Anliggende mellem Fragtinteressenterne. Udadtil eller imod de øvrige Parter i Havariet maa de behandles som en Enhed. Den samlede Bidragsværdi af og Bidrag for Fragt skal saaledes altid beregnes i Overensstemmelse med de foran angivne Regler. Ved Tidsbefragtning bliver der saaledes kun imellem Bortfragteren og Befragteren indbyrdes Spørgsmaal om Ansvarret med Hensyn til dette Totalbidrag. Hvis Tidscertepartiet ikke regulerer Spørgsmaalet, er der 3 Muligheder, nemlig enten at Bidraget betales af Bortfragteren alene eller af Befragteren alene eller fordeles imellem dem begge i et eller andet Forhold.

I en Del udenlandske, navnlig engelske. Dispatcher har det længe været sædvanligt, at man har fordelt den første, efter sædvanlige Regler beregnede Bidragsværdi og Bidraget mellem Bortfragteren og Befragteren, hvorved man har søgt at tage Hensyn til de forskellige Interessers indbyrdes Størrelse. I de nordiske Lande synes Dispatchørernes Praksis paa dette Omraade at have været vekslende, ihvorvel den overvejende Tendens turde være i selve Dispatchen at behandle Fragtinteressenterne som en Enhed og saaledes udenfor selve Dispatchen at holde Spørgsmaalet om, af hvem eller hvorledes Fragts Havaribidrag skal betales. I Almindelighed synes dette Spørgsmaal i Praksis at være løst uden større Vanskelighed, antageligt oftest paa den Maade, at Assurandørerne af Rejsefragten for Tidsbefragterens Regning eller Tidsbefragteren selv som Ejer af Rejsefragten har betalt hele Fragtbidraget.

Selv om man anser en Fordeling af Fragts Bidrag mellem Bortfragteren og Befragteren for at være rationelt begrundet, synes en saadan Fordeling imidlertid ofte og ikke mindst, naar der foreligger flere Underbefragtninger, at være af ret indviklet Beskaffenhed. Ikke sjældent forekommer det derfor nu til Dags, at man definitivt af-

gør Spørgsmaalet allerede i Certepartiet, og da som oftest derhen, at Befragteren paatager sig alene at indestaa for hele Havaribidraget. I Overensstemmelse med denne Praksis gaar derfor 1ste Stk. af nærværende Paragraf ud paa, at Fragts Bidrag til almindeligt Havari skal bæres af Tidsbefragteren.

I Paragraffens 2det Stk. behandles Spørgsmaalet om Fordelingen mellem Tidsbortfragteren og Tidsbefragteren af indtjent Bjergeløn. I Sølovens § 228, 2det Stk., er det bestemt, at hvis et Skib paa Rejsen har bjerget noget, bliver af Bjergelønnen først at godtgøre den Skade, som Bjergningen maatte have medført for Skib eller Ladning, og at Bjergelønnen derefter skal tilfalde Rederen med $\frac{2}{3}$, hvis det bjergende Skib er Dampskib, men med Halvdelen, hvis det er et Sejlskib, og Resten deles lige mellem Skibsfører og Mandskab. Paa dette Omraade er Søloven ikke undergaaet nogen Forandring siden dens Tilblivelse. Udtrykket „Skade“, for hvilken der efter Søloven maa gøres Fradrag i Bjergelønnen, inden Fordeling sker, betyder den direkte Skadetilføjelse, som Bjergningen har medført, men derimod ikke Tab, som paa anden Maade maatte opstaa for Rederiet, idet dette anses dækket gennem Rederiets Andel i Bjergelønnen. Hvad angaar det Tab, som Bjergningen gennem Lastens forsinkede Fremkomst maatte medføre for Ladningsejeren, er denne berettiget til herfor at oppebære Erstatning fra Rederen, da Ophold for Bjergning af andet Fartøj eller af Gods ikke maa finde Sted, medmindre det kan ske uden væsentlig Ulempe for Ladningsejeren, se Sølovens § 125, 2det Stk., jfr. § 31. Hvis Rederen paa Grund heraf maa betale Erstatning til Ladningsejeren, vil dette være at medregne i de Udgifter, Bortfragteren maa bære af sin Del af Bjergelønnen. Nogen Ret til Andel af Bjergelønnen udover denne Godtgørelse for Skade har Befragteren efter Søloven ikke. Der opstaar nu Spørgsmaal, om Forholdets Natur bør medføre en Ændring i disse Regler, for saa vidt angaar Tidsbefragt-