

kan anses for tidssvarende og rimelig i betragtning af de langt højere skibs- og ladningsværdier, der er tale om i vore dage, og når henses til den relativt større besætning, der nu til dags beskæftiges om bord i det enkelte skib. I særdeleshed har man henvist til, at det ikke skønnes rimeligt, at skibsføreren skal have lige så meget i bjærgeløn som hele den øvrige besætning tilsammen, og det er bl. a. fra maskinmesterside understreget, at dette forhold må betragtes som særlig grelt i forhold til maskinchefen og andre ledende officerer, hvis indsats kan have været af afgørende betydning for bjærgningsforetagendets heldige udførelse. Den meget betydelige forskel, der efter de gældende fordelingsregler består mellem skibsføreren og skibsofficerernes anpart i bjærgelønnen, harmonerer efter denne opfattelse ikke med den, siden reglerne blev lovfæstet i 1892, stedfundne udvikling, der har medført en betydelig udjævning mellem skibsføreren og officererne i social og indtægtsmæssig henseende. Fra skibsførerside har man ikke kunnet acceptere dette argument for en nedsættelse af skibsføreren anpart i bjærgelønnen, men har principielt ønsket at fastholde den gældende fordelingsregel, idet man navnlig har understreget, at skibsføreren har det fulde ansvar for bjærgningsforetagendets heldige forløb, et ansvar der ikke er blevet mindre i betragtning af de langt større værdier, det nu til dags kan dreje sig om. Man har dog fra skibsførerside ikke villet afvise en begrænset revision af fordelingsreglerne.

Fra reder- og assurandørside har man under drøftelserne i udvalget navnlig gjort gældende, at fordelingen af bjærgeløn næppe kan betragtes som et problem af social karakter for de søfarende. Antallet af tilfælde, hvor der kan blive tale om fordeling af bjærgeløn, er i vore dage så ringe, at det for den enkelte skibsfører eller sømand må betragtes som noget meget sjældent og vel nærmest som en slags lotterigevinst at få bjærgeløn udbetalt. Man tillægger det afgørende betydning, at reglerne udformes således, at de tilskynder til udførelse af bjærgning, og i så henseende indtager skibsføreren en særstilling og bør som den for bjærgningens udførelse ansvarlige have en klækkelig anpart af den eventuelle bjærgeløn.

Drøftelserne i udvalget har i øvrigt foruden om selve fordelingsreglen navnlig drejet sig om to spørgsmål: hvorvidt der bør være adgang for rederen til forlods i bjærgelønnen at fradrage visse udgifter, der er påløbet i forbindelse med bjærgningen, samt spørgsmålet om, hvorvidt, der bør være adgang til af bjærgelønnen at yde en særskilt belønning til personer, der under bjærgningen har gjort en særlig fortjenstfuld indsats eller har udsat sig for særlig fare. Hvad det første spørgsmål angår henvises til de udførlige bemærkninger nedenfor til lovudkastets § 229, stk. 1. Med hensyn til spørgsmålet om belønning af særlig indsats henvises til bemærkningerne til § 229, stk. 2. Det skal i øvrigt anføres, at der inden for udvalget såvel som under de nordiske forhandlinger har været fuld enighed om det hensigtsmæssige i, at man bevarer de gældende søloves system. hvorefter fordelingen af bjærgelønnen sker efter en fast i loven fikseret fordelingsregel. Der har ligeledes været enighed om, at den i de gældende love foreskrevne forskel på fordelingsnormen, efter som det bjærgende skib er et sejlskib eller et maskindrevet skib, nu er uden praktisk betydning og derfor kan ophæves.

De i det foregående nævnte spørgsmål blev meget indgående drøftet på den nordiske konference i København i august 1959, hvor redernes og de søfarendes organisationer var fyldigt repræsenteret. Da det ikke ved denne konference lykkedes at nå til fuld enighed om fordelingsreglerne og spørgsmålet om adgang til forlods fradrag af udgifter og om særskilt belønning af særlig indsats, enedes man om at henskyde det til de fire komitéformænd at søge tilvejebragt et kompromisforslag, der eventuelt kunne finde tilslutning fra alle sider. Under de påfølgende møder i det nordiske redaktionsudvalg er det derefter lykkedes at nå til enighed om en fordelingsregel, hvorefter nettobjærgelønnen fordeles med 60 pct. til rederen, 13 $\frac{1}{3}$ pct. til skibsføreren og 26 $\frac{2}{3}$ pct. til mandskabet.

Også om reglerens formulering i øvrigt er der på de nævnte nordiske møder på alle væsentlige punkter tilvejebragt enighed, og det som resultat heraf udarbejdede lovudkast er derefter med ganske uvæsentlige ændringer tiltrådt af det samlede udvalg.