

ning og assistance, men begrebet bjærgning er ikke blevet fortolket så snævert som i Norge. Der foreligger således ikke for Danmarks vedkommende nogen reel uoverensstemmelse mellem praksis og Bruxelleskonventionen, men under hensyn til, at udtrykket „i nød“ næppe stemmer helt med konventionens terminologi, og i betragtning af den i de norske og finske lovudkast foreslåede ændring finder udvalget, at man af hensyn til nordisk retsenhed og for at udelukke fortolkningstvivel bør ændre udtrykket „nød“ til „fare“, hvor det forekommer i §§ 224 og 227.

Til § 228.

Den foreslåede tekst svarer ganske til den gældende sølovs § 228, stk. 1.

Reglerne om fordeling af bjærgeløn, der hidtil har været placeret i § 228, stk. 2, har man derimod fundet det hensigtsmæssigt og mere overskueligt at udforme i de følgende §§ 229-231 bl.a. under hensyn til, at de foreslåede nye regler er af mere detaljeret indhold end de hidtil gældende.

Til § 229.

Til stk. 1. Som anført i de indledende bemærkninger har der inden for udvalget været fuld enighed om, at man bør fastholde den gældende sølovs system, hvorefter bjærgeløn, der ydes for en under rejsen foretaget bjærgning, skal fordeles mellem reder, skibsfører og mandskab efter en i loven fastsat fordelingsnorm.

I overensstemmelse med det under de nordiske forhandlinger tilvejebragte kompromis, som udvalget enstemmigt har kunnet tiltræde, gives der i § 229, stk. 1, adgang til af bjærgelønnen forlods at godtgøre den skade, som bjærgningen måtte have medført for skib, ladning eller anden ejendom om bord. Denne regel stemmer med den gældende lovs § 228, stk. 2, og omfatter kun den direkte skade på skib og ladning m. v., men derimod ikke indirekte tab som f. eks. tidstab eller tabt fortjeneste. Som noget nyt foreslås imidlertid, at rederiet endvidere skal have adgang til forlods godtgørelse for udgifter til brændsel og til hyre og kost til skibsfører og mandskab, der er påløbet i anledning af bjærgningen. Under de nordiske forhandlinger blev det fra flere

sider — bl. a. af et flertal inden for den norske komité — anført, at rederen burde have adgang til fuldt ud at fradrage alle direkte udlæg, „out of pocket expenses“. Efter den ovennævnte kompromisløsning har man imidlertid i samtlige nordiske lovudkast begrænset fradragsretten til brændsel (bunkers), hyre og kost. Andre udlæg, som rederen har haft i anledning af bjærgningen, f. eks. ekstra havneudgifter og udgifter til afværgelse af skade på det bjærgende skib, må han søge dækning for i den nettoandel af bjærgelønnen, som tilfalder ham efter fordelingsreglen. Udtrykket „hyre“ må forstås i videste forstand som også omfattende alle sædvanlige tillæg til hyren, overtidsbetaling, feriegodtgørelse samt sociale udgifter, der påhviler rederen, f. eks. ulykkesforsikringspræmie, velfærdsafgift o. lign. vedrørende det tidsrum, i hvilket bjærgningen har stået på. Endelig er der givet adgang til forlods at fradrage den særlige godtgørelse, der efter reglen i udkastets § 229, stk. 2, måtte blive tillagt enkelte personer om bord, som under bjærgningen har udført en særlig fortjenstfuld indsats eller udsat sig for en ganske særlig fare.

Den del af bjærgelønnen, der bliver til rest, efter at de ovenfor nævnte fradrag er foretaget (nettobjærgelønnen), foreslås fordelt efter den faste fordelingsnorm, der som tidligere anført blev resultatet af de nordiske forhandlinger om dette spørgsmål, og som samtlige nordiske komiteer har fulgt i deres respektive lovudkast. Nettobjærgelønnen fordeles herefter således, at rederen får $\frac{3}{5}$, skibsføreren $\frac{2}{15}$ og mandskabet $\frac{4}{15}$. I forhold til den hidtil gældende fordelingsregel betyder det, at rederens andel er reduceret fra $66\frac{2}{3}$ pct. til 60 pct., skibsførerens fra $16\frac{2}{3}$ pct. til $13\frac{1}{3}$ pct., medens mandskabets part er forøget fra $16\frac{2}{3}$ pct. til $26\frac{2}{3}$ pct. For skibsføreren gælder dog den særlige regel, at hans andel altid mindst skal udgøre det dobbelte af den højst lønnede sømands andel. Udtrykket „sømand“ må i denne forbindelse forstås i videste betydning som også omfattende skibsofficererne. Regelen tilsigter at sikre skibsføreren en passende andel i bjærgelønnen i tilfælde, hvor det bjærgende skib er et mindre fartøj med kun få mands besætning. Her ville anvendelsen af den normale fordelingsregel