

Stk. 2 indeholder en regel om tilsidesættelse eller ændring af kontrakter eller klausuler, hvis kontrakten er indgået under urimelig påvirkning eller påvirkning af en faresituation, og kontrakten er ubillig, eller hvis bjærgelønnen eller det særlige vederlag i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp. Bestemmelsen svarer til bjærgningskonventionens artikel 7, og er i det væsentlige i overensstemmelse med den gældende sølovs § 444, stk. 1 og 2. »Bjærgelønnen i henhold til kontrakten står i misforhold til den ydede hjælp« anser udvalget for en passende oversættelse af konventionens »the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered«, jf. artikel 7, pkt. b). I den gældende sølovs § 444, stk. 4, findes en 2-måneders frist for indbringelse for retten af spørgsmål om tilsidesættelse eller ændring af kontrakter. Denne bestemmelse, som kom ind i søloven i 1910, er ikke medtaget i forslaget, da den må anses for forældet med aftalelovens vedtagelse i 1917. Endvidere må almindelige passivitetstraktninger være gældende.

Stk. 3 angiver, hvem der har fuldmagt til at indgå bjærgningskontrakter. Bestemmelsen er ny, selvom den er i overensstemmelse med gældende praksis, og den svarer til bjærgningskonventionens artikel 6 (2).

Det er bestemt, at skibsføreren har fuldmagt til at indgå en bjærgningskontrakt på vegne af ejeren af fartøjet, og at skibsføreren, ejeren og rederen har ret til at indgå en bjærgningskontrakt på vegne af den ejendom, der er ombord eller har været ombord på fartøjet. Dette gælder allerede i medfør af den gældende sølovs § 137, der giver skibsføreren en legal stillingsfuldmagt til på rederens vegne at indgå kontrakter, der angår »bevaring af skibet«. Samme ret har skibsføreren på vegne ladningsejeren i medfør af den gældende sølovs § 138. Reglen tilsigter en hurtigere indgåelse af bjærgningskontrakter, og der er et håb om, at reglen vil virke som en opmuntring til bjærgere. Gods, som er faldet overbord og siden drevet langt bort fra fartøjet, kan dog ikke anses for at være omfattet af rederens eller skibsførerens fuldmagt.

#### *Til § 444. Bjærgere, skibsførere, ejere og rederes pligter*

Bestemmelserne i § 444 er nye og svarer til bjærgningskonventionens artikel 8. I konventionen anvendes begrebet »owner of the vessel«, hvilket udvalget har fundet her bør oversættes med både »ejer« og »reder«, da pligterne også må gælde en bareboat-befragter, da denne skal betragtes som »reder«. Det skal understreges, at reglerne er af privatretlig karakter,

hvilket indebærer, at en overtrædelse af pligterne i henhold til dette kapitel kun har konsekvenser inter partes, fx med hensyn til erstatningskrav eller bjærgelønnens størrelse. Visse lande havde under udarbejdelsen af konventionen et ønske om at inkludere offentligretlige regler, hvilket dog blev afvist af et flertal.

Stk. 1 indeholder regler om bjærgerens pligter overfor ejer af og reder for et fartøj og ejeren af andre genstande i fare. Litra a og b angiver bjærgeres pligt til at udføre bjærgningen med fornøden omhu og i denne forbindelse at udvise fornøden omhu for at forhindre eller begrænse miljøskaade. Udtrykket »ved udførelsen af bjærgningen« gør det klart, at kapitlets regler ikke finder anvendelse på bekæmpelse af miljøskaader i andre forbindelser end ved udførelsen af en bjærgning. Bjærgerens pligter har direkte sammenhæng med § 446 (kriterier ved fastsættelsen af bjærgelønnen). Formålet med pligterne i litra c og d er at opfordre til samarbejde mellem bjærgere. Ved bedømmelse af indsatsen, og dermed andelen af bjærgelønnen, må der i givet fald tages hensyn til, at en af bjærgerne har påbegyndt bjærgningen før de andre.

Stk. 2 indeholder regler om rederens, ejerens og skibsførerens pligt til at samarbejde med bjærgere, tage fornødent hensyn til miljøet, samt til at acceptere tilbagelevering af det bjærgede. Litra c regulerer bjærgerens ret til tilbagelevering, men siger ikke noget om hvornår bjærgere har pligt til at tilbagelevere det bjærgede. Specielt litra a og b skyldes i vidt omfang offentlig kritik efter »AMOCO CADIZ«-ulykken ud for den franske kyst i marts 1978, jf. også de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 445. Betingelser for bjærgeløn*

Stk. 1, 1. punktum fastslår den hovedregel, at der ikke er ret til bjærgeløn, hvis bjærgningen ikke er lykkedes, det såkaldte »no-cure no-pay« princip. At bjærgningen skal føre til et »nyttigt resultat« betyder, at det bjærgede skal have en pengemæssig værdi. Dette fremgår endvidere forudsætningsvist af § 445, stk. 1, 2. punktum. Bestemmelsen svarer til princippet i den gældende sølovs § 441, stk. 1, 1. punktum, og til bjærgningskonventionens artikel 12 (2).

I forhold til den gældende sølov er der dog en meget vigtig modifikation til denne hovedregel. Hovedreglen modificeres således i tilfælde hvor et fartøj søges bjærget og hvor dette fartøj eller dets last udgør en risiko for skade på miljøet. I disse tilfælde har bjærgeren mulighed for at få et særligt vederlag, selvom bjærgningen af fartøj og ladning skulle være