

slæbning. Der var ikke indgået aftale om, at besætningen ikke havde krav på andel af bjærgeløn. Ved dommen fandt Sø- og Handelsretten ikke, at undtagelsen i § 451, stk. 4, fandt anvendelse på det i sagen omhandlede skib og tilkendte mandskabet ret til bjærgeløn.

Retten begrundede kort afgørelsen med, at de i sagen foreliggende oplysninger om skibet ikke kunne føre til, at skibet blev anset som "et skib, der driver bjærgningsvirksomhed og er særlig udrustet hertil". Retten valgte således ikke at lægge vægt på, at skibet var udstyret som bjærgningsfartøj, og at rederen havde oplyst, at bjærgningsoperationen derfor var en naturlig og ufarlig del af skibets opgaver, hvorfor det arbejde, der var udført af skibets besætning faldt ind under, hvad der var venteligt efter ansættelsesforholdet.

§ 451, stk. 4 er som nævnt identisk i de øvrige nordiske lande, men retspraksis har været forskellig.

I den norske højesterets dom af 24. oktober 1980, ND 1980.190 (NH) fandt retten, at mandskabet om bord på det bjærgende fartøj ikke havde krav på andel i bjærgeløn. Retten begrundede resultatet med den udvikling, der var sket inden for bjærgningsområdet, siden bestemmelsen havde fået sin nuværende formulering i den norske sølov i 1964. Retten fandt, at idet der ikke længere var økonomisk grundlag for at drive ren bjærgningsvirksomhed, måtte bestemmelsen fortolkes i lyset af den ændrede situation, hvor der inden for supply- og slæbevirksomhed var udviklet skibstyper, som også var velegnede til bjærgningsformål.

Retten fandt endvidere, at loven måtte anses som opfyldt, når et skib var velegnet til bjærgningsformål og indgik som et integrerende led i en større flåde, der også omfattede rene bjærgningsfartøjer og blev drevet af et professionelt bjærgningsselskab, der kunne tilføre skibet det ekstra udstyr og den nødvendige ekspertise. Der var ikke i den konkrete sag indgået en forudgående aftale om frafald af bjærgeløn for mandskabet. Retten fandt imidlertid, at en fraskrivelse af andel i bjærgeløn ikke behøvede at være udtrykkelig, men måtte som regel ses som underforstået ved forhyring på et fartøj af den type, der var beskrevet i § 451, stk. 4, 2. pkt.

Den finske højesteret kom ved dom af 31. maj 1995, ND 1995.68 (FH), til samme resultat som den norske med hensyn til fortolkning af § 451, stk. 4. Domstolen udtalte, med direkte henvisning til ovennævnte dom fra Norges Højesteret, at det i nordisk retspraksis blev antaget, at såfremt et besætningsmedlem blev forhyret hos en arbejdsgiver, der ved siden af øvrig søfartsvirksomhed drev bjærgningsvirksomhed, havde han afstået fra sin ret til at få andel i bjærgeløn.

Domstolen henviste til, at der ikke i finsk retspraksis var forhold med hensyn til bjærgeløn, der gav anledning til at afvige fra den nordiske retsenhed.

Med den gældende bestemmelse kan der opstå problemer for danske skibe, f.eks. supply-skibe, der udchartres (udlejes) med vilkår om, at der ikke kan gøres krav om bjærgeløn gældende. Dette vil være problematisk, hvis skibets besætning over for rederiet har et ufravigeligt krav på bjærgeløn i henhold til § 451, stk. 4, som rederen ikke bliver kompenseret for. Til en vis grad kan der tages højde for disse situationer ved, at rederiets afkald på bjærgeløn sker med forbehold for de rettigheder, besætningen måtte have med hensyn til andel i bjærgelønnen, således at rederiet holdes skadesløs. Sådanne vilkår accepteres midlertidig ikke altid af befragterne (dem, der benytter skibet), idet nogle udenlandske skibe ikke er bundet af samme krav om mandskabets ret til andel af bjærgelønnen. Dette medfører, at danske skibes konkurrenceevne forringes.

Der er derfor behov for at præcisere § 451, stk. 4, således at andre skibe end de, der driver ren bjærgningsvirksomhed, vil være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Det afgørende er, at bjærgningsopgaver indgår eller kan indgå som en naturlig del af skibets drift, og dette er forudsigt for mandskabet.

Ændringen af § 451, stk. 4, vil medføre, at besætningen på skibe, som ikke er traditionelle bjærgningsskibe, som regel mæssigt udfører bjærgningsopgaver eller er udrustet hertil – i lighed med besætningen på skibe, der udelukkende udfører bjærgningsopgaver – ved forudgående aftale kan give afkald på bjærgeløn. Baggrunden herfor er, at det er fundet rimeligt at tage højde for udviklingen inden for bjærgningsvirksomhed, hvor denne virksomhed i dag udøves ikke kun af traditionelle bjærgningsfartøjer, men også af en række skibe, som kan udføre andre opgaver, og hvor det kan forventes af besætningen, at der i den normale drift vil kunne indgå bjærgningsopgaver. Hvorvidt et skib falder ind under den præciserede bestemmelse beror på en konkret vurdering. Den særlige mulighed for at få bjærgeløn afskaffes ikke, men vil hovedsageligt være forbeholdt de situationer, hvor der ekstraordinært udføres bjærgning af skibe, der ikke har bjærgningsopgaver som en naturlig del af skibets drift, og hvor besætningen ikke er ansat hertil eller kunne regne med at skulle udføre sådanne opgaver.

Ændringen skal sikre, at danske skibe med hensyn til reglerne om bjærgeløn ikke er dårligere stillet end udenlandske skibe. For ikke at bryde den nordiske retsenhed lægger ændringen af den danske bestemmelse