

en sådan fordeling efter national ret ikke allerede er sket ved bjærgelønnens fastsættelse.

Spørgsmålet om, hvem der over for bjærger skal hæfte for bjærgelønnen er imidlertid overladt til national ret. En kontraherende stat kan altså i sin lovgivning bestemme, at bjærgelønnen i første omgang skal bæres af en af de bjærgede interesser, med ret for denne til at gøre regres mod de øvrige. I Danmark gælder imidlertid, at der er direkte pro rata rask hæftelse. Dette er nu direkte angivet i bestemmelsen 2. punktum.

Ifølge den gældende sølovs § 441, stk. 5, hæfter ejer af ladningen kun med de genstande, der har hørt til ladningen. Sølovsudvalget har ikke ønsket at opretholde denne bestemmelse, hvilket betyder, at både ejer af fartøj og ejer af ladning kommer til at hæfte personligt for bjærgelønnen. Udvalget har anset det for unødvendigt at nævne dette direkte i bestemmelsen, da det følger af almindelige regler, at hæftelse er personlig, medmindre der siges noget andet.

*Til § 448. Bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere*

§ 448 indeholder en regel om bjærgeres indbyrdes tvist om bjærgelønnens fordeling, og den svarer indholdsmæssigt til den gældende sølovs § 445. Det er bestemt, at kriterierne i § 446 skal være vejledende for bjærgelønnens fordeling mellem flere bjærgere, hvis disse er uenige herom.

*Til § 449. Særligt vederlag*

Bestemmelserne i § 449 er nye og svarer til bjærgningskonventionens artikel 14.

Bestemmelsens formål er at opmuntre bjærgere til at yde assistance til fartøjer og last, som udgør en fare for forurening af miljøet. Bestemmelsen finder på den anden side kun anvendelse i netop disse tilfælde.

Bestemmelsen er måske den mest centrale i de nye bjærgningsregler, og den fraviger de tidligere regler, hvor det alene er skib og ombordværende ladning og fragt, der kan være genstand for bjærgning, og hvor bjærgningen skal have et nyttigt resultat, jf. den gældende sølovs § 441, stk. 1. Ifølge de gældende regler får bjærgeren ingen betaling, hvis skibet går til grund, uanset at han har forhindret forurening.

Konventionens art. 14 afværger disse problemer i de nye regler med et »sikkerhedsnet« eller særligt vederlag, inspireret af Lloyds Open Form 1980.

Stk. 1 bestemmer, at bjærgeren, hvor han har udført bjærgning, uanset resultatet har ret til betaling fra havaristens reder eller ejer af sine rimelige omkostninger (særligt vederlag) alene betinget af, at ha-

varisten selv eller dens last udgør en trussel om skade på miljøet. Bjærgeren har ret til betaling af sine omkostninger, uanset om bjærgningsforsøget viser sig fuldstændigt nytteløst, men forudsat at omkostningerne afholdes som led i bjærgningsoperationen. Dette gælder ikke blot omkostninger, der er påløbet i forbindelse med bjærgningen til afværgelse af miljøskaden, men også omkostninger ved bjærgning af fartøj og last. I denne bestemmelse er konventionens »owner of the vessel« oversat med både reder og ejer. I de tilfælde, hvor disse er forskellige personer (bareboat-befragtningsituationen), vil bjærger kunne holde sig til begge. Ejer og reder vil således være solidarisk ansvarlige for det særlige vederlag. Grunden til at der på dette punkt gøres forskel på den almindelige bjærgeløn (§ 447) og det særlige vederlag, er blandt andet de forsikringsmæssige forhold: bjærgelønnen er knyttet til ejerens interesse i fartøjet, og vil normalt dækkes af kaskoforsikringen, som sædvanligvis tegnes af skibets ejer. Det er derfor naturligt, at ejeren hæfter for bjærgeløn, som relaterer sig til fartøjet. Det særlige vederlag er derimod knyttet til den, der har en interesse i at undgå ansvar overfor trediemand, som rammes af en miljøskade, og vil normalt blive dækket af P&I-forsikringen (P&I = Protection and Indemnity). Om det er ejer eller reder der tegner P&I-forsikringen, vil variere. For at sikre bjærgerens dækning for sit krav, er det derfor fundet hensigtsmæssigt at give bjærgeren et valg med hensyn til, hvem kravet skal rettes mod. Det er endvidere af betydning, at når det gælder bjærgeløn, er denne sikret ved søpant, arrest, tilbageholdsret o.lign. Disse regler har imidlertid ikke nogen betydning for det særlige vederlag, i de tilfælde hvor der ikke er bjærget noget af værdi.

Stk. 2 bestemmer, at i tilfælde, hvor bjærgeren faktisk afværger miljøskade, er han berettiget til et særligt vederlag udover sine omkostninger, der ligeledes betales af havaristens reder eller ejer. Dette særlige vederlag skal dog ikke overstige en bestemt grænse fastsat i forhold til bjærgerens omkostninger. Det særlige vederlag i henhold til stk. 1 kan forhøjes med op til 30% af disse omkostninger. Sølovsudvalget har fundet, at denne forhøjelse må skulle ske på baggrund af kriterierne i § 446, stk. 1, selvom konventionens artikel 14, 2 ikke er klar på dette punkt. Hvis retten finder det rimeligt og retfærdigt ved en vurdering af kriterierne i § 446, stk. 1, kan vederlaget forhøjes helt op til 100%. Det er overladt til domstolene i det konkrete tilfælde at bestemme, hvor meget der skal til for at forhøje op over de 30%.

Der skal understreges, at det er en betingelse for at de særlige vederlag i stk. 1 og 2 kan komme på tale, at bjærgeren har forsøgt at redde fartøj og/eller last.