

ningens Fremme af Sikkerhedsstillelse — kunde synes ikke at være fyldestgørende, forsaavidt de muligvis bedre Berettigede kunde være fraværende og have manglet Lejlighed til at blive ibefendte med, eller til at lade møde ved, Udlægsforretningen. Hertil kan dog erindres, at der ifølge §§ 268 og 276 som bedre berettigede praktist vel kun vil kunne tænkes paa Bjergere og Mandstabet for dets Krav paa Hyre m. v.; Folkene maa imidlertid forudsættes altid at være til Stede og at have Afgang til at varetage deres Interesse, og Lovforslagets § 229 indeholder formentlig det fornødne Værn for Bjergernes Ret. Bestemmelsen i det næstsidste Punktum i § 185 om, at Auktionen over udlagt forbodmet Ladning efter Kendelse af Fogden kan fremmes med overordentlig Hurtighed, naar der er Fare for at Ladningen vil blive bærved ved at henligge i længere Tid, turde være tilstrækkelig begrundet i Forholdets Natur. — Det kan sluttelig bemærkes, at forsaavidt der maatte blive Spørgsmaal om Anlæggelse af egentligt Søgmaal til Indfrielse af en Bodmerifordring, fremgaar det af den almindelige Regel i Lovforslagets § 282, at saadant Søgmaal kan rettes imod Skipperen, hvad enten det er Skib eller Ladning eller bægge disse Ting, som er Genstand for Forbødningen.

§ Lighed med norsk Søfartslov § 104, svensk Sølov af 1864 § 141, finsk Sølov § 131 og tysk Sølov Art. 699 m. fl., giver Lovforslagets § 186 Afgang til Ristorno, eller Ret til at træde tilbage fra Bodmerikontrakten paa Iempeligheds Vilkaar, naar Bodmerirejsen, det vil sige den Rejse, for hvilken Bodmerilaanet optoges, opgives forinden Rejsen er begyndt, hvilket, som det fremgaar af Modsatningen i Paragraffens 2det Stykke, er ensbetydende med at Rejsen opgives inden Skibet er affeilet. At Bodmerikreditor i dette Tilfælde straks maa kunne forlange Aaenet tilbagebetalt, er en Selvfølge, men paa den anden Side er det kun billigt, at han ikke har Krav paa hele den betingede Præmie, der maa anses som Bederlag for den Ristto, som han overtog, men som bortfalder, forsaavidt de forbodmede Genstande ikke udsættes for den Søfare, der var forudsat i Kontrakten. Der bør dog formentlig ikke blot tillægges ham Godtgørelse, det vil sige Renter, for den Tid, i hvilken han har maattet lide Afsvær af sine udlante Penge, men tillige en Provision for Ophevelsen af Forholdet, saameget mere som han dog altid har løbet nogen Ristto lige fra Aaenets Ydelse, naagt Skibet ikke er affeilet. En saadan Provision har man ment ikke burde sættes

lavere end 3 pCt. af Aaenets Beløb, ligesom Renter formentlig passende kan bestemmes til 5 pCt. p. a. Naar Rejsen en Gang er paa begyndt og saaledes det Forbødmede er bleven udsat for egentlig Søfare, kan den Omstændighed, at Rejsen ikke fuldføres efter Bestemmelsen, ikke faa Indflydelse paa Kreditors Ret; han maa da, som det siges i Paragraffens sidste Punktum, have Krav paa den hele betingede Præmie.

## Til 7de Kapitel.

### Om Havari.

At en ulukkelig Hændelse indtræffer paa Rejsen og medfører Havari, o: Tab og Skade paa Skib og Gods eller Udredelse af overordentlige Omkostninger, begrunder ikke i og for sig noget Retsforhold, der gør særegne Lovregler nødvendige. Tabet maa selvfølgelig bæres af den, hvem Skaden har ramt, medmindre der foreligger en særlig Retsgrund for den Skadelidende til at forlange, at andre i Rejsen Interesserede tage Del i Tabet. En saadan Retsgrund er overalt erkendt at være til Stede, naar Tabet skyldes en forsætlig Opoffrelse af den enkeltes Ejendom for at redde Skib og Ladning fra en fælles Fare (almindeligt Havari eller Groshavari i Modsatning til særligt eller partikulært Havari), men en Ret til Fordeling af Tab og Omkostninger over flere Interesserede vil ogsaa udenfor de egentlige Groshavaritilfælde kunne have Hjemmel i de samme Retsgrundsætninger, af hvilke Retten til Fordeling af et almindeligt Havari over Skib, Ladning og Fragt er en Anvendelse. Naar f. Eks. hensigtsmæssige Omkostninger under Et ere anvendte til Frelse for flere Ladningsejeres Gods, vil en Fordeling af disse Omkostninger over de interesserede Værdier være lige saa begrundet, som hvor Omkostninger ere anvendte til Frelse for Skib og Ladning. Forslaget bestættiger sig væsentligt med det egentlige Groshavari (§§ 187—217) og indskrænker sig til at hjemle en analogisk Anvendelse af Groshavarireglerne i saadanne Tilfælde, hvor Fællesskabet ikke omfatter Skib og Ladning eller der ikke er Tale om Frelse fra en egentlig Fare (§ 218).

§ Almindelighed kan det siges, at Forslagets Bestemmelser om det almindelige Havari kun i enkelte Retninger (f. Eks. Behandlingen af Udfasning af Dætslast, Bes-