

omhandlede Tilfælde, at den forsættelige Stadtilføjelse sker for at slukke opkommen Ild, er der nærmest Anledning til at omtale den Sætning, der er bleven opstillet om, at en Groshavariakt ikke foreligger, saafremt Faren er af den Natur, at Undergangen maa siges at være sikker, hvis Forholdene overlades til deres egen Udvikling. Der skulde da hverken være Tale om nogen egentlig frivillig Akt eller om nogen egentlig Stadtilføjelse. Skipperen har under de yderst fortvivlede Omstændigheder intet Valg; det gælder blot om at frelse, hvad der kan frelSES (sauve qui peut), og det alligevel dødsdømte Gods kan formentlig ikke siges at blive opofret, idet en tilshneladende Bestadigelse af det endog vil kunne være en Binding for det i Mod sætning til den ellers sikre Undergang.

Saaledes har man med Hensyn til Landsætning af Skib villet udelukke fra Groshavari ethvert Tilfælde, hvor Skibet var i synsfærdig Stand eller hvor det var i Drift imod Klipper (York & Antwerp rules 1877 Nr. 5, der isvrigt hører til de Regler, der bleve forandrede i 1890), saa at Skipperen ved at sætte det paa Land paa det mindst farefulde Sted i Virkeligheden hverken foretog nogen frivillig Landsætning eller gjorde Skibet nogen Skade, idet han tværtimod ifftun reddede, hvad der lod sig redde. Paa samme Maade skulde Paaførelse af Vand, naar der var opstaaet Ild om Bord, og i alt Fald naar der var Ild i Lastrummet, ikke kunne siges at indeholde en Opoffrelse af den ikke antændte Del af Ladningen; den reddes i vaad Tilstand, hvilket altid er bedre end at den brændte, hvad der vilde være dens uundgaelige Stæbne, naar ingen Slutning fandt Sted.

Ved saaledes ubetinget at udelukke disse Tilfælde fra almindeligt Havari gaar man sikkert for vidt. Der kan selv i det mest yderlige Tilfælde være en Mulighed for Frelse, saa at en virkelig Opoffrelse kan være til Stede, naar en Del af Godsset udvælges og vies til Undergang netop for at hidføre denne Frelse. Det reddede Gods har da søgt at erhverve sig Frelse ved det opofrede Gods's Undergang, og i Forhold til dette Gods er altsaa det, der har været Genstand for Havariakten og som derved er bleven unddraget de fælles Vilkaar og de fælles Udgifter, virkelig opofret. En Opoffrelse i anden Forstand bør næppe fordres.

Herefter bør altsaa de Tilfælde, der falde ind under Opoffrelser til Slutning af Ild, ikke ubetinget udelukkes fra Havari-begrebet. Noget andet er, at Forholdet kan stille sig saaledes, at der paa Grund af den

Tilstand, i hvilken Godsset befinder sig i det Øjeblik, den forsættelige Redningsakt foretages, ikke ved denne afstedkommes noget Tab. Ligesom det er klart, at den brændte Del af Ladningen ikke erstattes som Havari-grosse, saaledes er det ogsaa utvivlsomt, at der ikke tilføjes en brændende Balle eller en brændende Justage nogen Skade der-ved, at den styrtes over Bord eller gøres vaad. Den Fare, der her truer Skibet og den øvrige Last og til hvis Afvendelse Udfastningen finder Sted, er en Ulykke, der alt har rammet den Genstand, i hvilken Ilden har sat. Det er ligeledes klart, at naar varm Ladning gøres vaad, maa der tages Hensyn til den bedærvede Tilstand, i hvilken den allerede var, da den blev gjort vaad (se den i Udfastets § 202 givne Regel). Det kan være tvivlsomt, om man tør gaa saa vidt at sige, at varm eller selvantændt Ladning overhovedet i intet Tilfælde lider nogen Skade ved at overøses med Vand, og at saadant i Virkeligheden altid skulde være en Redningsakt, hvorved Følgerne af en Ulykke, der allerede har ramt Ladningen, saa vidt muligt begrænses, men det maa dog formentlig kunne forvares ikke at lade nogen Fordeling finde Sted med Hensyn til den Skade, saadant Ladning (ikke de andre Delle af Ladningen) formenes at have lidt ved Paagødning af Vand — et Resultat, hvor-til praktiske Afgørelser ere tilbøjelige til at komme, maaste dog nærmest ved en Anvendelse af et Princip, hvis Rigtighed i sin Almindelighed ikke kan erkendes og heller ikke vilde føre til Udelukkelse i ethvert Tilfælde af Selv antændelse — nemlig det Princip, at Tabfordeling udelukkes for saadant Gods's Vedkommende, der ved vice propro (egen indre Bestaffenhed) har hidført Faren. Man har troet, at en positiv Udtalelse burde indeholdes i Loven, saafremt man vil udelukke det heromhandlede Tilfælde fra Groshavari-fordeling, og har foreskrevet at betragte Til-fældet som en positiv Undtagelse, altsaa give det Plads i § 190 fremfor at omtale det i § 188 Nr. 3.

Med Hensyn til Landsætning af Skib kan der vistnok ligeledes være Tilfælde, hvor det maa være givet, at der i Virkeligheden foreligger en Stranding og ingen frivillig Landsætning. For at komme saa godt som muligt fra en uundgaelig Stranding foretager Skipperen ofte Manøvrer, der gaa ud paa at bringe Skibet ind paa Stranden i en vis Stilling og paa et bestemt Sted. Det er ikke nogen frivillig beslutning og værtsat Landsætning, naar Skipperen saaledes søger Stranden, fordi Stranding uundgaelig maa finde Sted; Skipperen