

At Dispachen opgøres paa det Sted, hvor Skib og Ladning skilles ad, og altsaa i Reglen paa Bestemmelsesstedet, men hvis Skib og Ladning skilles ad tidligere f. Eks. i en Nodhavn, da paa dette Sted, og at Dispachen opgøres efter de paa Dispacheringssstedet gældende Love uden noget Hensyn til, hvor Skib eller Ladningsejere have hjemme, er almindelig europæisk Ret. I Reglen vil Skibet løse den hele Ladning paa eet Sted, men navnlig i Dampskibsarten forekommer det dog nu meget hyppig, at et Skib har flere Bestemmelsessteder, idet det paa Vejen til Rejsens Endepunkt anløber Mellemhavne for der at afgive Dele af den indehavende Ladning. I saadanne Tilfælde har det været omtvistet, hvor Opgørelsen af et Havari, der er indtruffet paa Rejsen fra Afgangsstedet til en Mellemhavn, bør finde Sted. Det rigtige turde være, at enhver Ladningsmodtager maa have Ret til at fordrø Forholdet afviklet efter det Steds Love, hvor Rejsen for hans Vedkommende ender. For Ladningsmodtageren i Mellemhavnen er denne det virkelige Endepunkt for den Rejse og den Risiko, i hvilken han har været delagtig; den følgende Del af Rejsen vedkommer ikke ham, men kun en Del af de oprindelige Interesserede, og naar Opgørelsen f. Eks. har ramt den Ladning, der afleveres i Mellemhavnen, vil det være i højeste Grad ubilligt, at Ladningsejerens Fordring paa Havari-godtgørelse skulde være afhængig af, hvorvidt den senere Rejse, i hvilken han ikke har Lod eller Del, gaar mere eller mindre lykkelig. Paa den anden Side maa det indrømmes, at en i en Mellemhavn opgjort Dispache ikke vilde kunne være ubetinget bindende for den, der modtager Ladning paa et Sted, hvor Skibet senere løses, eller for Næderen i hans Forhold til en saadan Ladningsmodtager. En Afgørelse af dette meget omstridte Spørgsmaal vilde der imidlertid formentlig kun være Anledning til at træffe ved Loven, saafremt man af Hensyn til de Vanskeligheder, der kunne opstaa ved, at den samme Sag forlangtes opgjort paa flere Steder, vilde fastsætte, at Opgørelsen paa det ene Bestemmelsessted — det første eller det sidste — skulde være bindende ogsaa for de til andre Steder bestemte Varer. Men herom bør der ikke være Tale, saalænge Groshavarireglerne endnu frembyde saa store Forskelligheder i de forskellige Lande. Skal f. Eks. et Skib, der har været nødt til at løbe ind i en Nodhavn, aflevere den halve Ladning i en engelsk Havn og Restladningen i Kjøbenhavn, vilde den Regel, at Dispachen skulde opgøres i Kjøbenhavn med bindende Virkning for alle, medføre, at den engelske Ladningsejer blev

tvungen til imod engelsk Ret at betale Andel i Hvre og Kospenge, blot fordi Skibet med en ham uvedkommende Restladning skulde fortsætte Rejsen til Kjøbenhavn. Gik Reglen derimod ud paa, at Dispachen i saa Fald skulde opgøres i Mellemhavnen, vilde Næderen gaa glip af Kofs- og Maanedspenge hos den danske Ladningsmodtager, fordi Skibet havde løstet en Del af Ladningen i England. Det har været under Overvejelse, hvorvidt der i Lovforslaget skulde optages en Bestemmelse, svarende til den tyfste Lovs Artikel 722, der tilføjer Ejeren af udstøvet Gods, der senere bjergeres, at fritages for af dette Gods at bidrage til Dækning af samtidigt og af senere Groshavari, saafremt han ikke forlanger nogen Havari-godtgørelse for det udstøvede Gods. Man har imidlertid ikke troet at burde optage en saadan Bestemmelse, der ikke er skønnet at være billig, og har sluttet sig til den Opfattelse af det heromhandlede Forhold — senere Biergning af over Bord kastede Varer —, der er gældende hos os ifølge Konventionens § 245 og i Sverige ifølge svenske Lovs § 162. Den tyfste Lovregel hjemler Ejeren af det udstøvede Gods at opgive Groshavaribehandlingen eller at fastholde den, efterstom han skønner det ene eller det andet fordelagtigt for sig; han nyder af den Fordel, der følger for ham af, at Godset er tabt ved Groshavari, og kan dog udelukke Konsekvenserne heraf, naar det sluttelig skulde vise sig, at et mere fordelagtigt Resultat vil fremkomme for ham ved, at hans Tab behandles som partikulært. Men Konsekvensen af, at Godset er opstøret til Fordel for alle, og at alle herved ere blevne pligtige til i lige Forhold at erstatte Tabet, bør formentlig være, at dets senere Frelse altid maa blive i lige Grad til Fordel for alle, og ikke komme Deltagerne i Havariet til gode i forskelligt Forhold efterstom der bjergeres meget eller lidt. Lovforslaget giver altsaa ikke Ejeren Ret til at fritages for at bidrage af det over Bord kastede Gods, der senere bjergeres, mod at han giver Afkald paa Erstatning for sin Skade, men behandler det Tilfælde, at over Bord kastet Gods senere bjergeres, paa samme Maade som andre Tilfælde, i hvilke der erholdes Erstatning for et Groshavaritab. Det Tab, der kommer til Fordeling, formindstes herved, og naar Havariberegningen allerede har fundet Sted, bliver Formindskelsen af Tabet at føre alle vedkommende tilgode ved en Tillægsberegning (§ 215). At Opgørelsen af ett Havariberegning ikke maa udjættes, fordi der er Udset til, at noget af Tabet kan blive erstattet, er det derhos fundet hensigtsmæssigt at udtale.