

stemmelsen af de hidrørende Bærdier) afvige fra, hvad der her i Landet nu følges som sædvanmæssig Ret. Denne har væsentlig dannet sig under Paavirkning af de af Forsikringselskaberne her i Landet vedtagne Regler for, hvad de ville erstatte som almindeligt Havari, se Havari-Reglement ved Konvention af 1ste Juli 1746 og den under 2den April 1850 konfirmerede nye Konvention for det Kjøbenhavnske Søassurance-Kompagni, Kap. 7, hvortil endvidere kommer enkelte senere vedtagne Bestemmelser, som blive indførte i hver enkelt Police. I det hele maa de her i Landet hidtil fulgte Regler siges at være rigtige og hensigtsmæssige, og en Sammenligning med de Regler, der indeholdes i fremmede Love, vil ogsaa vise, at de i høj Grad fyldestgøre Fordringen om, at et Lands Groshavariregler optage alt, hvad der har vundet almindelig Anerkendelse. Paa intet Omraade af Søretten er Trangen til Ensartethed imellem de forskellige Landes Lovgivning større end paa dette. De Bestræbelser, der i den seneste Tid ere gjorte for at fremme en ensartet international Lovgivning, have ogsaa med Forkærlighed bestæftiget sig med Groshavarireglerne. De Arbejder i denne Retning, der vare begyndte i Aarene 1860—64 paa internationale Møder i Glasgow, London og York, ere senere genoptagne i Bremen 1876 og i Antwerpen 1877 og førte der til Vedtagelsen af 12 Regler, — de saakaldte York & Antwerp rules — der skulde søges bragte til Anvendelse som lovgivende Bestemmelser i de forskellige Lande. Der er senere ad forskellige Veje arbejdet paa at bringe disse Regler til praktisk Anvendelse særlig i England, hvis Groshavariregler paa mange Punkter staa i stærk Modstrøning til de paa Fastlandet fulgte Regler. Det er saaledes blevet ganske almindeligt, at man i England i Fragtkontrakter vedtager, at de omhandlede Regler skulle følges ved Havariopgørelser, og hos os have Assurandørerne nutilgagjort lignende Vedtagelser i Certepartier og Kommissementer derved, at de i Policerne have indført en Klausul om, at en Havariopgørelse efter York & Antwerp rules ogsaa er bindende for Assurandørerne, naar det har været vedtaget mellem Fragter og Befragter, at Dispatchen i Havaritilsælde skal opgøres efter disse Regler. Under disse Omstændigheder har man havt sin særlige Opmærksomhed henvendt paa Uensartetheden af saavidt som muligt at foreslaa Lovbestemmelser, der ikke fjernede sig fra de paa de internationale Møder vedtagne Regler, og det er da ogsaa kun i enkelte Retninger, at Forslagets Bestemmelser afvige fra de omhandlede 12 Regler. Disse ere

isvrigt paa et Møde i Liverpool i Sommeren 1890 dels undergaaede Forandringer, der have bragt dem nærmere til det foreliggende Forslags Bestemmelser, dels foregode med nye Regler paa Omraader, paa hvilke man tidligere ikke havde kunnet naa til Enighed. Ogsaa disse nye Regler, der ikke forelaa ved Lovforslagets Udarbejdelse, maa siges i det væsentlige at stemme vel overens med de Principper, der ere nedlagte i nærværende Forslag.

Dettes Regler om almindeligt Havari falde i forskellige Afdelinger. I §§ 187—193 bestemmes det almindelige Havaris Begreb og Betingelser, i §§ 194 og 195 gives Regler om den Fremgangsmaade, Skipperen i Tilfælde af almindeligt Havari har at følge, §§ 196—206 omhandle Ansættelsen af den Skabe, der bliver at erstatte som almindeligt Havari, §§ 207—212 give Regler for de Bærdier, hvorover Tabet skal fordeles, og endelig indeholde §§ 213—217 Bestemmelser om Havariberegningen og om den Sikkerhed, den Bidragsberettigede har for hvad der tilkommer ham.

§§ 187—193.

Forslaget har, i Lighed med den svenske, norske og tyske Lov, fulgt den Ordning først at give en almindelig Definition af Groshavaribegrebet (§ 187) og derefter oplyse dette ved en Opregning af de almindeligste Groshavaritilsælde (§ 188), hvorefter da følger en Del Paragraffer, der nærmere bestemme Begrebet ad negativ Vej og gøre positive Undtagelser (§§ 189—193).

At give en Definition af Groshavaribegrebet er nemlig ingenlunde tilstrækkeligt. Man kan være enig om den almindelige teoretiske Definition og desuagtet komme til en meget forskellig Behandling af enkelte hyppigt forekommende Tilfælde. I de forskellige Lovgivninger og Retsanvendelser kommer man saaledes til meget afvigende Resultater med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilke følger af en Groshavariakt der skulle stedes til Erstatning. Den forskellige Behandling af Nødhavnsomkostninger i England og paa Kontinentet afgiver et oplysende Eksempel paa, hvor megen Wilskaarlighed der kan komme frem med Hensyn til de Grænser, man i den praktiske Anvendelse af Begrebet har draget i den nævnte Retning, og allevegne med Fordring paa, at man har draget Grænserne korrekt i Overensstemmelse med det almindelige Groshavariprincip. — Loven kan derfor ikke indskrænke sig til at give den almindelige Definition; Begrebet faar først den fornødne Bestemthed ved den Anvendelse,