

Loven giver det paa de gængse Havarigrøstilsælde.

Der er næppe nogen Anledning til i Definitionen at udtale, at Opførelsen skal være foretaget af Skipperen, eller paa hans Befaling, som den tykke Lov tilføjer. Alle ere enige om, at Opførelsen ogsaa kan foretages af den, der træder i Skipperens Sted, men det rigtige, der nu ogsaa synes at vinde Anerkendelse, hvor man tidligere har bestridt det, t. Ets. i England, turde være dette, at en Groshavariakt ikke nødvendigvis forudsætter, at den frivillige Beslutning udgaar fra Skipperen selv eller den, der fører Kommandoen i hans Sted. Enhver, der er stillet i et saadant Forhold til det, Faren udræber, at kun han kan foretage den frivillige Redningsakt med nogen Virkning, idet der t. Ets. ikke er Tid til at indhente Ordre, t. Ets. den Matros, der er til Veirs og for at afværge en overhængende Kæntring skærer Sejl bort uden at have Skipperens Kommando dertil, — har i de objektive Forhold den Kompetence til at handle, som Skipperen har i det ham givne Mandat. Han handler ifølge en i de objektive Forhold liggende Beføjelse. Hermed er selvsølgelig ikke afgjort, at enhver Handling, der vilde være Groshavari, hvis den var foretaget af Skipperen eller paa hans Befaling, ogsaa er det, naar den er foretaget af en anden, hvis Beføjelse ene skal søges i de objektive Forhold i det Øjeblik, Handlingen finder Sted. Har en Passager skaaet Løs paa Kigningen i den bedste Hensigt, men uden at Handlingen kunde siges at være fornuftig, vil der ikke foreligge en Groshavariakt, medens en saadan efter hvad der nu almindeligt antages vilde foreligge, naar Skipperen eller en anden, der ifølge sin Stilling handler paa Skipperens Vegne, havde beordret den hensigtsløse Kæpning foretagen, se Forslagets § 191, 2det Mbr. Naar det ikke optages i Definitionen, at Opførelsen skal være foretaget af Skipperen, er Udtafet iøvrigt i Overensstemmelse saavel med den norske og svenske Lov som med Konventionen af 2den April 1860 § 217.

Det følger af Groshavaribegrebet, saaledes som dette er givet i § 187, at der ikke foreligger nogen Groshavariakt, naar en Opførelse er stillet til Frelse for Skibet alene eller for Ladningen alene. De almindelige Erstatningsregler komme til Anvendelse, naar Ladning opføres for at frelse Skibet fra en Fare, der truer dette alene men ikke Ladningen, og omvendt. Naar Faren derimod virkelig er fælles for Skib og Ladning, opstaar det Spørgsmaal, om det er en Betingelse for Havarifordeling, at det tilfattede

Øjemed opnaas og opnaas ved Opførelsen. Det er en Selvfølge, at naar der overhovedet ikke reddes noget, der kan komme til at erstatte Opførelsen, bortfalder Tabfordelingen, men dette bliver ogsaa Tilfældet, hvor man virkelig havde opnaaet det tilfattede Øjemed at redde Skib og Ladning fra den truende Fare, og alt senere gaar til Grunde paa anden Maade, inden Rejsen ender. Der er da intet at fordele Staden paa, da det kun er de reddede Værdier, ikke Ejeren personligt, som hæfte (§ 216). Her ved afgøres altsaa intet med Hensyn til Spørgsmaalet om det tilfattede Øjemed skal være opnaaet ved Opførelsen. Det rigtige er dette, at Spørgsmaalet, om en Groshavariakt foreligger eller ikke, ene bliver at bedømme efter Forholdene i det Øjeblik, Handlingen foretages og ikke kan være afhængigt af Resultatet eller overhovedet af senere Begivenheder. Der er vistnok ogsaa nu overvejende Tendens til at antage dette, medens der tidligere i saa Henseende har hersket megen Usikkerhed, saavel i Teorien som i Lovgivning og Retssanvendelse. Det opførte Gøds bør altsaa erstattes, selv om den fulde eller delvise Frelse ikke skyldes Opførelsen, men andre Omstændigheder, et lykkeligt Tilfælde, en senere Opførelse af anden Art osv., og Opførelsen erstattes, selv om Faren ikke kan siges at være undgaaet, idet Skibet t. Ets. trods Opførelsen er strandet, taget af Sjenden osv., eller det Tab, den forvolder, at være formindsket ved Opførelsen. Dette er udtalt i Lovforslagets § 192, foruden at § 187 („for at søge Frelse“) og flere af Bestemmelserne i § 188 ere affattede med denne Sætning for Dje. Konventionens § 225, der i saadanne Tilfælde ikkun indrømmer en hypotetisk Erstatningsret „efter Billighed“, synes at være fremkommet som et Kompromis mellem de forskellige teoretiske Opfattelser, og frembyder i Anvendelsen megen Vilkaarlighed og Tvivl.

Naar den tykke Lovs § 705 fordrer, at der virkelig reddes noget haade af Skib og Ladning, har man ikke kunnet tiltræde den Opfattelse, der ligger til Grund for denne Bestemmelse.

Det vil ses, at den nævnte Regel i tykke Lov ikke gaar saa vidt, at der opstilles en Fordring om, at det tilfattede Øjemed (at undgaa Strandning osv.) skulde være naaet ved Opførelsen, den forlanger kun, at noget af Skibet og noget af Ladningen skal blive virkelig (fyfift) reddet, og dette siges ikke en Gang nødvendigvis at skulle skyldes Opførelsen, om dette end vistnok er Meningen. Det har heller ikke været Tanken i tykke Lovs § 705 at give nogen Regel for senere