

en partiel Dpofrelse har rammet Skibet, og dette desuagtet gaar fuldstændig til Grunde (altsaa ved særligt Havari), medens dog Ladningen reddes, thi den stete Dpofrelse, t. Eks. Røpning af en Mast, har da i Virkeligheden ikke medført noget Tab for Rederen (jfr. Forslagets § 205). Derimod bør Tabfordeling finde Sted imellem de forskellige Ladningsejere og Fragten, naar der er opofret noget af Ladningen og andre Ejeres Ladning er frelst, selv om Skibet er gaaet fuldstændig til Grunde, og der bør ligeledes finde Tabfordeling Sted, naar en Del af Ladningen er ofret og Skibet helt eller delvis er frelst, medens den ikke opofrede Ladning er gaaet til Grunde, dog at ogsaa i dette Tilfælde Reglen i § 205 ofte vil kunne medføre, at Tabfordeling bortfalder, saafremt nemlig den Undergang, der har rammet den Del af Ladningen, der forblev i Skibet, ogsaa vilde være bleven den opofrede Ladning til Del, hvis den var forbleven om Bord. I saa Tilfælde har Dpofrelsen nemlig ikke medført noget Tab. Ligeledes bør Tabfordeling finde Sted, naar der er afholdt Udgifter til fælles Frelse, og der ikkun frelles af Ladningen; frelles der derimod kun af Skibet, vil Havarifordeling i Reglen, navnlig naar det er Reberiet, der har afholdt Udgifterne, bortfalde, fordi der intet er at fordele over.

Skønt man, som bemærket, ikke antager, at tyske Lovs § 705 direkte omtaler det Tilfælde, at Skib og Ladning mere eller mindre fuldstændig reddes fra den fælles Fare (enten ved Dpofrelsen eller paa anden Maade), men en af Delene senere gaar til Grunde ved et andet Ulykkestilfælde, inden Rejsen ender, skal det dog fremhæves, at man heller ikke herved har kunnet anse Havarifordeling for udelukket. — Er det en Del af Ladningen, der er opofret, og Skibet senere gaar til Grunde, maa Tabfordeling senere finde Sted, saafremt den reddede Del af Ladningen ikke udelukkende tilhører Ejeren af det opofrede Gods, samt forsaavidt der ved Dpofrelsen er reddet Fragt for Rederen. Er det Restladningen, der senere gaar til Grunde, kan Tabfordeling heller ikke ubetinget udelukkes, hvorimod den kan bortfalde som Følge af Reglen i Forslagets § 205. Er det en partiel Dpofrelse fra Skibets Side, t. Eks. Røpning af en Mast, der har fundet Sted, og Skibet senere gaar til Grunde ved særligt Havari, vil Reglen i § 205 ofte føre til, at Tabfordeling bortfalder, navnlig da saafremt ingen Udbedring af den partielle Skade har fundet Sted, idet Dpofrelsen kun

i sidstnævnte Tilfælde vil kunne være Tab for Rederen.

Idet man altsaa er gaaet ud fra, at Groshavaribegrebet ikkun fordrer, at Dpofrelsen skal være stet for at afværge, undgaa eller bekæmpe en Skib og Ladning truende fælles Fare, men at Begrebet derimod ikke fordrer, at Dpofrelsen skal gaa ud paa at frelse baade Skib og Ladning fysisk, saa at den ikke kan omfatte enten hele Skibet eller hele Ladningen, eller at det tilsigtede Resultat skal være opnaaet ved Dpofrelsen, eller at der dog ved denne skal være fysisk frelst noget af Skibet og noget af Ladningen, eller at der ved Dpofrelsen skal foreligge fysiske Dele af Skibet og af Ladningen eller et Provenu af hver af disse Dele,

har man ment, at der i § 187 (Definitionen af Havaribegrebet) ikke bør benyttes Udtrykk som „for at redde Skib og Ladning fra“ eller „for at undgaa“ en begge truende Fare (jfr. tyske Lovs § 702, svenske Lovs § 142, Konventionens § 217), da allerede dette vilde kunne give Støtte for den Dpofattelse, at Havaribegrebet forudsætter, at Dpofrelsen ikke maatte omfatte en af disse Dele i sin fysiske Helhed. Derfor er det foreslaaet i § 187 at lætte „for at søge Frelse fra en begge truende Fare“ (jfr. norske Lovs § 69, „Dpofrelser, hvis Hensigt var at redde...“), hvorved der formentlig allerede pointeres; at det er Djemedet, ikke Resultatet, det kommer an paa. Man har derhos af Hensyn til den Støtte, som urigtige Theorier have faaet ved tyske Lovs § 705, ikke troet at burde indskrænke sig hertil, men har i § 192 og § 193 udtrykkelig udtalt de i det foregaaende forsvarede Principer.

Med Hensyn til Udfastets § 188 og dens Forhold til § 187 henvises til, hvad ovenfor er udtalt om Nødvendigheden af en Dpregning af de almindeligste Tilfælde, i hvilke der anerkendes at foreligge et almindeligt Havari, jfr. tyske Lovs § 708, svenske Lovs § 143, norske Lovs § 69, Konventionens § 217. I Almindelighed ville Reglerne i § 188 fremtræde som en nærmere Anvendelse af de i § 187 givne Hovedprinciper, men disse kunne dog i de enkelte Tilfælde have faaet en mere eller mindre positiv Begrænsning, saaledes t. Eks. Begrebet „umiddelbar Følge“ i de i Nr. 7 nævnte Tilfælde. Kun ved enkelte af de nævnte Tilfælde anses det for fornødent at meddele nogle oplysende Bemærkninger.

Med Hensyn til Skibets forsætkelige Landfætning (§ 188 Nr. 5) samt det i Nr. 3