

førger kun for, at Strandingen sker paa saa lidt ødelæggende Maade som muligt, og han bringer derhos ingen af de interesserede Partier ud af de fælles Vilkaar og de fælles Udgifter, hvilket han f. Eks. vilde gøre, om han under de selv samme Forhold vilde søge at komme over en Keule eller længere op paa Stranden ved at udfaafe noget af Godsjet. I dette sidste Tilfælde vilde der foreligge en Groshavariakt, men Landsætningen kan ikke betragtes som en saadan. Noget Udtalelse herom kan imidlertid vanskeligt gives, uden at man kommer til at gaa for vidt, saa at man udelukker Tilfælde, hvor en virkelig Groshavariakt foreligger. Indskrænker man sig til at sige, at Groshavarifordeling dog ikke finder Sted, naar Skipperens Beslutning om Landsætning er grundet i, at Stranding var uundgaaelig, saaledes som de i 1890 ændrede York & Antwerp rules have gjort, udsiger man i Grunden kun, hvad der følger af sig selv. Lovforslaget har derfor indskrænket sig til at nævne forfættelig Landsætning blandt Groshavaritilfældene paa Betingelse af, at den sker for at undgaa større fælles Fare og kun forsaavidt deri kan antages at ligge en Opoffrelse — uden at gøre Forsøg paa nærmere at drage Grænsen imellem den virkelig frivillige Landsætning og de Tilfælde, hvor der væsentlig foreligger en Stranding, som Skipperen har forsøgt at gøre saa lempelig som mulig for det hele, og oftest med særligt Henhyn til Besætningens Redning.

Ved den i § 188 Nr. 6 givne Regel bemærkes, at det følger af det almindelige Princip, at Omkostninger, der gøres for at tage et Skib af Grund, efter at det er blevet klart, at Rejsen ikke vil kunne forfættes, ikke kunne fordeles som almindeligt Havari. Udforselsen er da ikke til fælles Bedste, men sker alene for Skibets Skyld, og Ladningen bør ikke bidrage til Omkostninger, der ingen Fordel kunne bringe den.

Med Henhyn til § 188 Nr. 7 bemærkes, at allerede den stærke Tendens, der er til at udvide Nødhavnstilfældet ud over alle rimelige Grænser, nødvendiggør en udførlig Behandling. Det er endvidere nødvendigt at modarbejde Skippernes Vist til at forlænge Opholdet i Nødhavnen paa Ladningens Beføstning og til overhovedet at henføre enhver Udgift i Nødhavnen til almindeligt Havari. Hertil kommer endnu, at det især er paa dette Omraade, at der i Praxis følges forskellige Regler i de enkelte Lande. Forslaget har i alt væsentligt holdt sig til de Regler, der nu følges ved Havartopgørelser her i Landet, og som ere i god Overens-

stemmelse med de i York og Antwerpen vedtagne Regler.

Følge Forslaget er det en Betingelse for at Udgifterne med at søge Nødhavn skulle bæres i Fællesskab, at Nødhavnen er søgt for at frelse Skib og Ladning fra øjensynlig Fare. Særlig er i § 188 Nr. 7 nævnt det Tilfælde, at Skibet er blevet usødygtigt paa Rejsen eller Skib og Ladning paa Grund af Udbrud af Krig er stedt i Fare for Opbringelse eller er udjat for Undergang ved pludselig Isgang. Hermed maa sammenholdes Bestemmelsen i Forslagets § 190 Nr. 7, ifølge hvilken Omkostninger, der ere en Følge af, at Skibet paa Grund af Mangler ved dets Forskyning eller som Følge af Ishindring eller anden fra Beskriften hidrørende Udsag har maattet søge Nødhavn, ikke godtgøres som almindeligt Havari. Den Forskel, der her med Henhyn til et meget praktisk Tilfælde er tilføjet ved den forskellige Behandling af de almindelige Ishindringer og pludselig Isgang, turde være velgrundet. Det er aabenbart ikke noget Groshavaritilfælde, der foreligger, naar en Skipper paa Grund af Ishindring nødes til midlertidigt at standse Rejsen og søge Vinterhavn — men det maa heller ikke staa i hans Magt at lægge sig i saadan Havn tilbids paa Ladningens Beføstning derved, at han med Kendskab til Forholdene og Faren søger ud i det af Is spærrede Farvand og derved bringer Skib og Ladning i en farlig Situation, som kunde forudses at ville blive den sandsynlige Følge. Naar han altsaa i et saadant Tilfælde kommer fast i Sien og for at undgaa at knuses af dennes Bevægelse søger — med eller uden Assistance — tilbage til Havnen, hvorfra han gik ud, eller til anden Nødhavn, bør Omkostningerne herved falde paa Skibet alene; det er kun Fare ved pludselig Isgang o: en Isgang, af hvilken Skibet uformodet mødes, der tilsteder at søge Nødhavn ogsaa paa Ladningens Beføstning.

At Kost- og Maanedspenge til Mandstabet ikke erstattes, naar Afmontring har kunnet finde Sted, er formentlig begrundet i Sagens Natur. At der under de Omkostninger, en Afmontring i Nødhavn medfører, ogsaa indbefattes Hjemrejsespenge til Mandstabet, er det anset for ufornuødet utrykkelig at udtale.

Reglen for Behandlingen af Nødhavnsomkostninger, naar Rejsen ender i Nødhavnen, er i Forslaget forfættelig fra de derom givne Forrifter i ældre svensk og norsk Lov, der i saa Fald udelukke alle Udgifter til Ladningens Besøning, Pakhusleje o: s. v. fra almindeligt Havari. Herved stilles Ladningen,