

som det overhovedet gælder at værne om, uheldigere end rimeligt. I de fleste Tilfælde bliver Ladningen atter affibet, saa at det ikke kan siges, at Losningsudgifter t. Ets. under disse Omstændigheder ikke medføre noget Tab for Ladningen. Tykke Lov giver ingen udtryffeligg Regel for Tilfældet, men kan ikke antages at udelukke Udgifter til Ladningens Losning og Bevaring fra Groshavari, naar Rejsen ender i Nodhavn.

Med Hensyn til § 188 Nr. 9 bemærkes, at Forudsætningen selvfølgelig er den, at Faren truer baade Skib og Ladning. Kan Ladningen f. Ets. ikke prisdommes, ster Forsvaret mod Fjenden ikke tillige i dens Interesse, og der foreligger da intet Groshavaritilfælde. Lovforslaget har ikke optaget den tykke Lovs Bestemmelse om, at Underhold til Gisler og disses Udløsning beregnes som Groshavari. Omtøstningerne ved Gislers Underholdning er begrebsmæssig ikke Groshavari, da de ikke hidrøre fra forfæltlig Dpofrelse, og Udløsning af Gisler behøver formentlig ikke udtryffeligg at nævnes som almindeligt Havari, da Udløsningen i Virkeligheden er en Udløsning af Skib og Ladning, for hvilken Fjenden har taget et Sikringsmiddel.

Ved § 189 henvises til hvad ovenfor er bemærket om det hensigtsmæssige i at bestemme Groshavaribegrebet ogsaa ad negativ Vej. De Eksempler, der nævnes, ere valgte blandt de Tilfælde, der i det praktiske Liv jævnlig have givet Anledning til ukorrekte Fordringer paa Behandling som Groshavari.

I § 190 er samlet de mere positive Undtagelser fra den almindelige Regel, forsaavidt de klart fremtræde som Brud paa Princippet. Hovedsynspunktet for disse Undtagelser er det praktiske Hensyn, at det er umuligt at forhindre, at ganske almindelige partikulære Skader eller endog det ordinære Slid paa Redstaber og Maskiner blive gjorte til Groshavariakter og saaledes tilbids paa- byrdede Ladningen, saafremt det erkendes, at der overhovedet her kunde være Spørgsmaal om Groshavariakter; med Hensyn til Nr. 6 og 7 henvises til, hvad der ovenfor er anført.

Nr. 1 gaar ud paa at hindre mislige Erstatningskrav ved at fordrø fuldt betryggende Oplysning om, at Varerne have været til Stede om Bord. I Konventionens § 221 nævnes som undtaget fra Groshavarierstatning tillige Gods, der er indtaget af Skipperen imod en Befragters Ret. Det stønnes ikke, at denne Undtagelse, der heller ikke kendes hverken i tytt, jensst eller norst Lov, er tilstræffeligg motiveret. Det vilde jo i alt

Fald kun være i Forhold til den Befragter, hvis Ret kan være krænkøet ved Indtagelsen, at der kunde være Anledning til at nægte Havarifordeling — men den krænkede Befragters Ret er tilstræffeligg betrygget ved den Erstatningsret, han eventuelt vil have imod Skipperen, og, hvis Varernes Ejer har været vidende om hans Ret, tillige imod denne, saafremt der virkelig er optaaet Tab for ham ved Indtagelsen af de Varer, der have været Genstand for Dpofrelsen. Dette vil imidlertid ingenlunde altid være Tilfældet, og staaer Tabet ikke i en saadan Forbindelse med Brudet paa Fragtkontrakten, er der formentlig albeles ingen Grund til at udelukke de almindelige Groshavariregler.

Nr. 2 giver Regler for Behandlingen af Dækslast, der er et af de mest omtvistede Punkter i Groshavarimaterien.

Det er allerede stærkt omtvistet, hvad der skal forstås ved Dækslast, og det er derfor fundet nødvendigg ved en udtryffeligg Udtalelse at fjerne denne Tvivl. Forslaget tager i saa Henseende sit Udgangspunkt i Sagens Natur, idet særegne Regler om Dækslast kun ere begrundede med Hensyn til Ladning, der ikke er anbragt i Skibet paa saadan Maade, at den er fyldestgørende sikret mod Søstade og Overbordstylning. Det kommer derfor ikke an paa, om Ladningen er anbragt over eller under det egentlige Dæk, idet der ogsaa ovenpaa det egentlige Dæk kan findes saadanne Overbygninger, der i de berørte Henseender hde det i dem beroende Gods ligesaa god Sikkerhed som selve Dækket. Navnligg er dette Tilfældet, naar Overbygningen er bygget ind i Skibets faste Spantestystem, men ogsaa, hvor dette ikke er Tilfældet, kan efter den nyere Bygningsmaade Forbindelsen være gjort saa stærk, at den hder fuld Betryggelse, og man har derfor ikke troet at burde følge York & Antwerp = Reglerne, der ubetinget fordrø, at Overbygningen skal være bygget ind i Skibets faste Spantestystem.

Hvad Forslagets Regel om Dækslasts Behandling angaar bemærkes, at en forskellig Behandling af Dækslast i Modstætning til anden Ladning ikke er begrundet i et hvert Groshavaritilfælde (se navnlig tytt Lov § 710, Str. 1). Der er f. Ets. ingen tænkelig Grund til, at Dækslast ikke skulde erstattes, naar Skipperen har solgt af den i Nodhavn eller benyttet den til at købe Skib og Ladning fri fra Pirater. Dækslast maa behandles i Et og Alt som andet Gods i alle Groshavaritilfælde, hvor ikke dens særlige Forhold have nogen Betydning. Disse særlige Forhold ere: den udfatte Plads, den indtager, den Fare for Skib og Lad-