

Motiver til Forslag til Sølov.

ning, den saa let fører med sig, og hvorved det saa hyppigt bliver nødvendigt at stille sig af med den, den lette Afgang, der er til uden Nødvendighed at kaste den, og den Vanskelighed, der er ved at komme efter, om den er kastet eller skjult overbord. Hvor Dækslast derfor kastes overbord eller beskadiges ved Foranstaltninger, der i Havsnød træffes til Frelse af Skib og Ladning, bør Tabet ikke erstattes som Groshavari, med mindre den kastes, efter at Skibet er kommet paa Grund, for at lette Skibet. De Grunde, der tale for at ubelufte Havariestatning for overbordkastet Dækslasts Bedkommende, finde ingen Anvendelse i det sidstnævnte Tilfælde, at Skibet er kommet paa Grund. Men udenfor dette Tilfælde har Dækslasten — naar der er Tale om Udfastning eller Bestadigelse som Følge af Foranstaltninger i Havsnød — intet Krav paa at stilles lige med den Ladning, der er forsynlig gemt i Rummet, og hvis Chancer for at gaa tabt ere meget mindre.

De i Nr. 2 givne Regler stemme med norsk og svensk Lov, medens den tyske Lov dog for Ryskfartens Bedkommende indrømmer Undtagelse fra sin Hovedregel, naar de enkelte Landslove tilfæde, at Dækslast maa føres i denne Fart. De i Port vedtagne Regler havde anerkendt som Groshavari Udfastning af Dækslast, naar denne bestaar af Tommer og Træ, men ikke naar den bestaar af hvilket som helst andet Gods, og fordrede yderligere, at Dækslast skal være Routime i vedkommende Trælastfart. I den Affattelse, Reglerne fik i Antwerpen 1877, vedtoges der derimod, at ingen Rastning af Dækslast skulle godtgøres som Groshavari. Man har ikke fundet, at der heri var tilstrækkelig Anledning til at fravige, hvad der i og for sig ansaas for rigtigt og hvad i Hovedsagen stemmede med svensk og norsk Ret.

§ 190 Nr. 3 er affattet i Overensstemmelse med svensk og norsk Lov (svensk Lovs § 150 1., norsk Lov § 69 Nr. 1). Man har ikke fundet Anledning til, saaledes som Konventionens § 218 Nr. 5 har gjort, at undtage Baad, som hænger udenbords og som forsætlig bortkappes, fra Erstatning under almindeligt Havari, da mange Baade ikke kunne føres paa anden Maade.

Ved § 190 Nr. 4 bemærkes, at Udfastet foruden de Bestemmelser, der findes i de fleste Love (jfr. svensk Lovs 150 Nr. 5, norsk Lovs § 70 Nr. 1 og 3, tysk Lovs § 709 Nr. 3) om, at Stade ved Presning med Sejl og Stade paa Skibets Pumper fremkommen ved anstrengt Pumpning ikke blive at henføre til almindeligt Havari, har tilføjet Bestemmelser af lignende Art for

Dampskibes Maskiners og Redlers Bedkommende. Disse Bestemmelser ere grundede paa fuldstændig Analogi og nødvendige, naar ikke aldeles urimelige Forordninger paa Fordeling hvert Øjeblik skulle fremkomme.

Med Hensyn til § 190 Nr. 4 henvises til norsk Lov § 70 Nr. 2, svensk Lov § 150 Nr. 2, jfr. derimod Konventionens § 219, der tilfæder Havarifordeling af den Værdi, den brækkede Mast maatte siges at have. Man har antaget, at en ubetinget Udskuffelse af Havarifordeling var velgrundet, da en Brækning af Skibets større Rundholter altid nødvendiggør den brækkede Genstands hurtigst mulige Bortkapping, der saaledes nærmest maa betragtes som en direkte Følge af det særlige Havari.

§§ 191—193 have faaet deres Begrundelse i den sammenhængende Udvikling af Groshavaribegrebet, som ovenfor er givet, eller ville i al Fald uden at nærmere Paavisning er fornøden fremtræde som Udviklinger dels af de almindelige Groshavariprincipper, dels af de almindelige Erstatningsregler.

§§ 194 og 195.

Ligesom den i § 194 givne Forordning til Skipperen om at paaase, at Tabet, naar en Opofrelse bør ske, ikke bliver større end nødvendigt, er en ligefrem Anvendelse af Skipperens almindelige Forpligtelse til at drage tilbørlig Omsorg for Skibs og Ladnings Bevaring (Forslagets §§ 32 og 53), saaledes ere de i § 195 givne Forordninger stemmende med, hvad der alt er fastsat i 3dje Kapitel, jfr. § 37 og § 40. Særligt fremhæves, at Forpligtelsen til at optegne Beretning om Havariet er udstrakt til Skipperen, der ikke efter Forslagets § 35 skulle være forsynede med autoriseret Dagbog, jfr. ogsaa § 40.

§§ 196—206.

Disse Paragraffer give Regler for Buringen og Beregningen af den Stade, der skal erstatte som almindeligt Havari. Op-gaven er her at finde Stadens absolute Størrelse, ikke at bestemme, hvad der tilkommer den, hvem Staden har rammet. Den opofrede Værdi skal selv bære sin Del af det Tab, Opofrelsen har medført, men dette opnaas derved, at hvad der beregnes til Godtgørelse tillige opføres som bidragende til Havariets Dækning. De Regler, Lovet giver om Beregningen af Havariestatningen, kunne imidlertid vanskelig være udtømmende. Man maa indskrænke sig til at give vejledende Regler for de hyppigt forekommende og derhos vanskelige Tilfælde og derved