

Bestadigelse af 25 pCt. paa samtlige Varer af samme Bestaafenhed, der forbleve i Skibet, bliver Tabet paa de overbordfaste Varer kun at erstatte med den Verdi, de vilde have havt i den bestadigede Stand, i hvilken det partikulære Havari vilde have bragt ogsaa dem, hvis de vare forblevne ombord. Naar en Mast er kappet, og Skibet, forinden en ny Mast anskaffes, strander og bliver Brag, erstattes kun den Verdi, som Masten vilde have havt paa Strandingsstedet som Del af de landbragte Braginventarier. Kederens Tab er i dette Tilfælde formindstet, men ikke ganske ophævet; hvis Skibet derimod var sunket i aaben Sø vilde Kederens Erstatningskrav være fuldstændig bortfaldet.

Saaledes som Forslagets § 205 er affattet i Modfætning til den tilsvarende § 707 i tydske Lov, er det uundværdigt særligt at udtale, at Forudbetningen for, at senere Havarier have den fulde forestrevne Virkning til Nedsættelse af Erstatningsfordringen, er den, at der ikke af Gjeren er afholdt Udgifter til Udbedring af Skaden, inden det partikulære Havari indtraf. Dette vil i saa Fald ikke ubetinget kunne bevirke, at Dpoffrelsen ikke længer medfører noget Tab for Gjeren. Hvis Gjeren selv har afholdt Udgifterne eller er Debitor for dem, vedbliver Dpoffrelsen forsaavidt at medføre Tab for ham, selv efter at f. Eks. totalt Forlis af Skibet har fundet Sted. Er Udbedringen derimod foretagen for Benge, der ere rejste paa Bodmeri, som Bodmerkreditor ikke kan indtale mod Kederen personlig, har Udbedringen af Skaden ingen Betydning for Spørgsmaalet om, hvorvidt Dpoffrelsen fremdeles medfører Tab for Kederen eller ikke. Maaſke turde en noget anden Redaktion tydeliggøre Tanken bedre, og det turde for tjene Overvejelse at affatte Slutningen af 1ste Led saaledes: „derjom det med Sikkerhed kan staaes, at Tabet, selv om det almindelige Havari ikke havde fundet Sted, vilde være blevet helt eller delvis bevirket ved det senere særlige Havari.“

§ 206, der staar i nøje Forbindelse med Reglerne i Forslagets § 196 2det Led, § 202 og § 205, hjemler en skønsmæssig Afgørelse af de ofte særdeles tvivlsomme Spørgsmaal, der opstaa med Hensyn til, hvorvidt de enkelte Bestadigelser eller Omkostninger skulle henføres til det almindelige Havari eller til særligt Havari, der er indtraadt paa samme Rejse. En tilsvarende Bestemmelse findes i Konventionens § 220 og i norsk Lovs § 71. Skønnet maa udøves af Dispathøren og, forsaavidt hans Afgørelses Billighed bestrides, af Domstolene.

§§ 207—212.

Det første Spørgsmaal, der frembyder sig, naar der skal gives Regler for Fastsættelsen af de kontribuerende Værdier, er, hvilket Udgangspunkt man skal tage. Teoretisk taget vilde det være Værdierne i Dpoffrelsesøjeblikket og den Tilstand, i hvilken Skib og Gods da befandt sig, der skulde være det bestemmende eller i alt Fald det, hvorfra man gik ud, — men da Havariopgørelsen ikke kan ske umiddelbart efter Dpoffrelsen, og da det senere er umuligt at komme til Tilstanden i Dpoffrelsesøjeblikket uden at tage sit Udgangspunkt enten fra de faktiskke Forhold ved Afgangen eller fra de faktiskke Forhold ved Ankomsten, bliver Spørgsmaalet i Virkeligheden, hvilket Moment, Rejsens Begyndelse eller Rejsens Ende, der bedst egner sig til Udgangspunkt. Man har vel foreslaaet at gaa ud fra de Værdier, der sættes paa Skib og Ladning i Nødhavnen, idet man herved mente at komme Tilstanden i Dpoffrelsesøjeblikket saa nær som muligt, men dels er det ikke altid, at Skibet reparerer i Nødhavn eller endog kommer ind i Nødhavn, dels kunne Værdier, der sættes i en Nødhavn, som maaſte hverken er noget rimeligt Marked for Skibet eller for Ladningen, og til hvilken den sidste i alt Fald ikke er bestemt, ikke egne sig til afgørende Norm, og endelig nyde Nødhavnstaxationer overhovedet med Rette ikke nogen Anseelse for Paalidelighed. Medens man nu hos os (Konventionens § 234 fg.) tager sit Udgangspunkt fra Rejsens Begyndelse, tager den tydske Lov det andet Udgangspunkt, Rejsens Ende, og hertil bør man saa meget mere slutte sig, som dette staar i bedst Harmoni med den Maade, hvorpaa Erstatningen beregnes (§ 196 fg.), som Værdien paa Bestemmelsesstedet for Ladningens Bedkommende ubetinget er det, hvorpaa det kommer an, og som det nu brugte System ogsaa for Skibets Bedkommende frembyder forfælske Vanskeligheder, fordi Afgørelsen maa ske paa Bestemmelsesstedet, og det ikke er saa let for de dertil benyttede Takatorer at lægge et fremmeds Steds Forhold og en Tilstand, de ikke selv have undersøgt, til Grund ved deres Bedømmelse. Endelig tage alle nyere Love deres Udgangspunkt fra Værdierne paa Bestemmelsesstedet, ffr. ogsaa York Antwerp rules.

Det er en Selvfølge, at de Regler, Loven skal indeholde, ere forfælske efter det Udgangspunkt, der tages. Gaar man ud fra Skibets Verdi i Afgangshavnen, maa det f. Eks. bestemmes, at Bestadigelser, der have rammet Skibet efter Afgangen og vare til Stede i Dpoffrelsesøjeblikket, skulle fradrages