

ejer må have ret til at fordre dispachen opgjort efter det steds love, hvor rejsen for hans vedkommende ender, og at det vil være „i højeste grad ubilligt, at ladnings-ejerens fordring på havariogdgørelse skulle være afhængig af, hvorvidt den senere rejse, i hvilken han ikke har lod eller del, går mere eller mindre lykkeligt“.

Under de nordiske forhandlinger og under udvalgets gennemgang af havarikapitlet har det fra mange sider overfor den gældende regel været anført, at den, således som skibsfarten foregår i dag, må anses for mindre praktisk, navnlig for så vidt angår skibe i linjefart, der på samme rejse loser stykgods i en række havne. Det ville være meget kompliceret og upraktisk at lade dispachen gøre op på flere forskellige steder, og den bestående regel, der formentlig skyldes datidens dårlige kommunikationsforhold, bliver i praksis aldrig aftalt.

Den omstændighed, at man som foreslået i § 211 eventuelt går over til at lade YAR regulere opgøret af almindeligt havari, løser ikke spørgsmålet, da YAR ikke indeholder regler om, hvor dispachen skal finde sted. Derimod er det almindeligt forekommende, at der i konossementer optages klausuler om, på hvilket sted et eventuelt havariopgør skal foretages, og der har været fuld enighed om, at man ikke ved lovgivningen bør gribe ind i aftalefriheden, men at det på den anden side må anses for praktisk at have en deklaratorisk normalregel i søloven.

Under de stedfundne forhandlinger har forskellige løsninger af det her omhandlede spørgsmål været drøftet, men det har ikke været muligt for de nordiske komiteer at nå frem til en ensartet formulering af en sådan lovbestemmelse. I det norske udkast § 212 er det foreslået, at almindeligt havari skal opgøres i rederens hjemland, altså det land, hvor skibet hører hjemme. Det anføres til støtte for denne løsning, at man herved opnår en koncentration af havariopgør vedrørende samme skib på samme sted. Inden for det danske udvalg har man ikke ment at burde følge det norske forslag, idet man befrygter, at reglen kunne føre til et for ladningsejerne utilfredsstillende resultat i tilfælde, hvor skibet er registreret under „bekvemmelighedsflag“ (flag of convenience), og hvor dispachen i mangel af anden aftale følgelig ville blive henlagt til det på-

gældende registreringsland, hvis lovgivning og dispachørvæsen muligvis ikke frembyder tilfredsstillende garantier for en forsvarlig behandling af havariopgøret.

De svenske og finske komiteer har foreslået, at selve dispachen, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, som rederen bestemmer. Det anføres som begrundelse, at denne regel nærmest svarer til gældende praksis, herunder til de i linjefarten anvendte konossementer, der normalt henviser havariopgøret til rederiets hjemsted „or any other place at Owner's option“. Man har fundet reglen naturlig også under hensyn til, at rederen er den part i havarisagen, der i almindelighed sidder inde med de vigtigste oplysninger og ligeledes oftest er den, der har måttet afholde de omkostninger, der skal fordeles som almindeligt havari.

Inden for det danske udvalg har der i overensstemmelse med de her nævnte argumenter og i betragtning af, at det drejer sig om en deklaratorisk lovregel, været adskillig sympati for den svensk-finske løsning af spørgsmålet. Fra nogle medlemmers side har man imidlertid givet udtryk for betænkelighed ved for så vidt angår hele ladninger at forlade den gældende regel i sølovens § 213, hvorefter dispachen skal ske på det sted, hvor skib og ladning skilles ad, hvilken regel man mener har virket tilfredsstillende i praksis. For så vidt angår stykgodsladninger anser man spørgsmålet for løst gennem de ovennævnte klausuler, der normalt findes i stykgodskonossementer. Som en kompromisløsning foreslår et flertal inden for udvalget, at § 212, stk. 1, affattes således, at man bibeholder den gældende regel som deklaratorisk bestemmelse, men med en tilføjelse om, at dispachen, hvis løsning sker flere steder, skal foretages på det af stederne, som rederen bestemmer.

Et mindretal (Büløw Jensen, Christian-sen, Føgh og Lysgaard) har ikke kunnet tiltræde den nævnte kompromisløsning, men er af den opfattelse, at reglen bør formuleres i overensstemmelse med de svensk/finske udkast, således at havariopgøret, når ikke andet er aftalt, skal ske på det sted, som rederen bestemmer. Mindretallet henviser herved til de af den svenske komitee anførte synspunkter og påpeger, at en sådan regel vil være i overensstemmelse med engelsk/amerikansk ret.