

Paa Konferencen i Genua blev der ikke givet nogen Definition af Begrebet: „inland navigation“, idet man konstaterede, at en Afgrænsning af denne Fart i Forhold til anden Fart ikke kunde ske efter en international Norm, men maatte træffes af hvert Land for sig under Hensyntagen til de for hver især specielle Forhold. I Overensstemmelse hermed er ogsaa Henstillingens Punkt IV. affattet.

Udvalget har da anset det som sin Opgave at bringe i Forslag, hvorledes denne Afgrænsning bør foretages for Danmarks Vedkommende. Der er i saa Henseende indenfor Udvalget opnaaet Enighed om, at Begrebet maa forstaaes som omfattende, dels al Sejlads mellem danske Havne indbyrdes („indenrigsk“ Fart) dels al Sejlads i Kystfart, saaledes som dette Udtryk er defineret i Bekendtgørelse Nr. 193 af 1. August 1912 § 7.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt Udvalget kan tilraade, at de i Henstillingen nedlagte Principper lovfæstes i dansk Ret, har der indenfor Udvalget gjort sig stærkt afvigende Anskuelser gældende, Anskuelser som det ikke er lykkedes at bringe i Overensstemmelse med hinanden.

Udvalget har derfor med Hensyn til dette Spørgsmaal delt sig i to Grupper.

Den ene Gruppe (*Hansen, Jacobsen og Rasmussen*) gør under Henvisning til de vægtige Argumenter, der paa Genuakonferencen er fremsat for en Indskrænkning af Arbejdstiden til Søs, gældende, dels at Arbejdstiden i Sejlads i „indre Farvande“ tidligere har været alt for lang, saaledes at det allerede af rent humane Hensyn er berettiget at træffe Foranstaltninger til at begrænse denne, dels at der ikke for Arbejde til Søs — og der menes ikke i denne Henseende at være nogen Grund til rent teoretisk at gøre nogen Sondring imellem Sejlads i „indre Farvande“ og anden Sejlads — i Almindelighed gør sig væsentlig andre Hensyn gældende end de, der er bestemmende for Fastsættelsen af Arbejdstiden til Lands, saaledes at det Maal, man maa stræbe hen imod ogsaa her maa være „Normalarbejdsdagen“ eller maaske oven i Købet „Normalarbejdsugen“ o: 48 Timers ugentligt Arbejde.

Med Indførelsen af en saadan Arbejdstidsbegrænsning, der er i Overensstemmelse med de af den internationale Arbejdskonference i Washington udtalte Principper, vil i Virkeligheden ogsaa Skibsfarten være vel tjent, idet det, der tabes i Arbejdstid, vil vindes i Arbejdsintensitet, i hvilken Henseende man henleder Opmærksomheden paa, at en særlig Agtpaaagivenhed og Aarvaagenhed er af udpræget Betydning for Skibsfartens Sikkerhed, og en saadan kan man ikke vente at finde hos Folk, der paa Grund af for lang Arbejdstid er sløvede af Træthed.

Denne Gruppe mener herefter at maatte anbefale, at Henstillingen tages til Følge.

Den anden Gruppe (*Busck-Nielsen, Christensen, Helper, Høst, Lund, Maegaard og Ørum*) gør følgende Anskuelse gældende:

Uden her at ville gentage de mange Indvendinger, der er fremsatte mod en lovmæssig Begrænsning af Arbejdstiden til Søs, maa man fremhæve, at der for Sejlads i „indre Farvande“ gør sig ganske særlige Hensyn gældende, som berettiger til at anvende andre Regler end ved anden Sejlads.

Sejladsen i „indre Farvande“ opretholdes for en stor Del af mindre Fartøjer, med forholdsvis faatallig Besætning. Disse Skibes Sejlads er som Regel af en saadan Art, at en hvilken som helst Begrænsning i Arbejdstiden vil virke uheldigt.

Skulde f. Eks. 8-Timers Arbejdsdagen indføres, vilde dette betyde, at Skibene for at kunne sejle maatte have ikke uvæsentlig større Besætninger ombord, end Tilfældet er nu. Men dette vil være at lægge alt for store Omkostninger paa denne Sejlads, som i Forvejen ikke er den, der betaler sig bedst, baade direkte derved at