

[Orla Møller.]

kirkeministeren om at søge byggekvoteaen for kirkebyggeriet i Danmark udvidet betydeligt må få den bedst mulige modtagelse hos rette vedkommende.

**Kirkeministeren (Bodil Koch):** Jeg takker udvalget for den hurtige og positive behandling af dette lille lovforslag. Jeg vil ganske særligt takke, fordi man har støttet kirkeministeriets ønske om en forhøjet byggekvote. Vi har naturligvis allerede en ansøgning inde, og jeg tror ikke, det er for meget at sige, at jeg har et begrundet håb om, at ansøgningen vil blive efterkommet, og dér vil det betyde forfærdelig meget, at samtlige partier går ind for det. Jeg takker udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i søloven.*

(Lovforslaget (nr. 156) findes i tillæg A. sp. 1921, fremsættelsen i tidenden sp. 3922).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 3 og 4 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

*Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om måling af skibe.*

(Lovforslaget (nr. 157) findes i tillæg A. sp. 1917, fremsættelsen i tidenden sp. 3924).

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning angående et af den internationale arbejdskonference i Genève i 1958 vedtaget udkast til konvention angående søfolks nationale identitetspapirer.*

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XVIII) findes i tillæg A. sp. 2033, fremsættelsen i tidenden sp. 3925).

Sagerne sættes til forhandling.

**Hans Pihl:** Det af handelsministeren fremsatte forslag til lov om ændringer i søloven bygger, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, på det princip, at den bestående retsenhed, der har været gældende i Norden i et par menneskealdre, skal videreføres. Dette må synes såre naturligt, da sølovgivningen såvel som megen anden lovgivning mere og mere bliver præget af ensartethed i de nordiske lande. De foreslåede ændringer, som må betragtes som et resultat af de nordiske drøftelser, må jo så tilstræbes gennemført uden alt for store ændringer, da ensartetheden ellers vil blive sat over styr. Jeg skal da heller ikke fremsætte mange bemærkninger, hverken om skibsførerens status, om havariafsnittet, om fordelingen af bjærgeløn eller om reglerne for skibsbøger og søforklaring ud over, at jeg gerne vil stille handelsministeren et par principielle spørgsmål.

Det første spørgsmål angår den foreslåede § 230. Det fremgår af denne paragraf, at det kan antages at forekomme, at et ikke-forretningsmæssigt, statsejet skib deltager i en bjærgning, og jeg ser af bemærkningerne, bilag 3, at man her bl. a. tænker på marinens fartøjer og fordelingen af bjærgeløn til besætning og skib i sådanne tilfælde. Jeg vil meget henstille til handelsministeren at optage de fornødne forhandlinger med forsvarsministeriet, så at der kan udfærdiges en moderniseret instruks for marinens skibe om, i hvilke tilfælde disse skibe kan gå til undsætning, når andre skibe må befrygtes at være i nød. En ændret instruks på dette område synes påkrævet.

Under henvisning til samme paragraf vil jeg gerne anmode handelsministeren om at undersøge, om der ikke burde nævnes kommunalt ejede skibe i denne paragraf. Jeg tænker på et tilfælde, hvor et kommunalt lods fartøj blev anmodet om assistance til et handelsskib, der var stedt i en situation, som meget nær kunne betegnes som havari, og hvor lods fartøjet faktisk foretog en bjærgning, en bjærgning, som rederen ikke ville anerkende, da bjærgningen var vel overstået. I sådanne tilfælde burde et kommunalt ejet fartøj og dets besætning være