

[Geltling-Hansen.]

belaster man alle Europas havne med undersøgelser af de fra Østen kommende maskiner — forsåvidt de kommer fra smittede områder naturligvis —, idet man fra de enkelte stationer sender maskinerne til andre steder uden at foretage karantæneundersøgelse i hvert enkelt tilfælde, idet transit ikke karantænetages. Jeg henstiller, at man prøver på på rette sted at arbejde med dette problem, som muligvis allerede har været drøftet.

Der er stillet forslag om at henvise lovforslaget til behandling i et udvalg. Jeg mener også, der er enkelte ting i det, som der kan være grund til at komme nærmere ind på under en udvalgsbehandling. Jeg tilsiger mit partis støtte til en hurtig udvalgsbehandling, så vi snarest muligt kan bringe vor karantænelovgivning i overensstemmelse med de internationale bestemmelser.

Anna Westergaard: Det faktum, at det danske karantænevæsen har udviklet sig sådan i sammenligning med andre landes, at vor lovgivning nu er så moderne, at den med kun mindre betydningsfulde ændringer kan bringes til at svare til det nye internationale karantæne regulativ, vedtaget i 1951 af verdenssundhedsforsamlingen, tyder glædeligvis på, at det danske sundhedsvæsen er godt placeret internationalt set. Og når man nu, i stedet for blot at foretage mindre ændringer i loven, vælger at erstatte denne med en helt ny lov, sker det overvejende for at bringe systematikken i loven i overensstemmelse med de internationale bestemmelsers systematik, hvilket naturligvis også vil gøre loven lettere at arbejde med i praksis.

Ser man på den nugældende lov og den foreslåede, falder det straks i øjnene, at den nye lov er bygget helt anderledes op end den gamle. Den gamle indeholder 60 paragraffer, det foreliggende lovforslag 46. Medens den nugældende lov har følgende afsnit: almindelige bestemmelser, bestemmelse af de sygdomme, det drejer sig om, og desuden 5 underafsnit: søgrænsen, landgrænsen, gods, luftfart, betalingsregler og straffe-

bestemmelser, så har det foreliggende lovforslag 10 forskellige såkaldte kapitler, nemlig: lovens område, definitioner, karantænemyndigheder, den karantænemæssige organisation, almindelige forskrifter, foranstaltninger ved afrejse, ved gennemrejse, ved ankomst, bestemmelser angående gods og endelig „forskellige bestemmelser“. Det er altså en gennemgribende ændring i hele lovens opstilling.

Derved bliver en sammenligning mellem den gældende lov og lovforslaget ret vanskelig. Lovforslaget forekommer mig i høj grad at være betonet af hensynet til luft- og søtrafikken, medens trafikken over landgrænserne efter forslaget indhold og i forhold til nugældende lov er trådt stærkt i baggrunden. Den gældende lovs afsnit 2, underafsnit 2, om forholdsregler ved landgrænsen er udgået som et særligt afsnit, uden at i alt fald alle dets bestemmelser kan findes i det nye lovforslag, men nogle af bestemmelserne findes rundt omkring, hvor loven nævner „tog og køretøjer“ og „rejsende“ foruden altså skibe og luftfartøjer.

Samtidig er der imidlertid sket det, at den gennemgående trafik over landgrænsen efter sidste krig næsten helt har skiftet karakter og har taget et før ukendt omfang. Tusinder af rejsende kører nu i direkte gennemgående vogne, f. eks. fra Stockholm og Oslo til Rom og Paris med tilslutning længere borte fra eller omvendt og via dansk landgrænse over København, og en hel del rejsende kører ligeledes i de internationale omnibusser.

Nu er jeg klar over, at der bag selve den foreslåede lov står det nye internationale karantæne regulativ med dets ialt 115 artikler, og at det vel er helt sandsynligt, at en del af de bestemmelser, der før stod i lovens § 48, dækkes af dette regulativ eller af andre bemyndigelser i lovforslaget, men de synes at være udgået af selve loven. Det kan naturligvis også skyldes andre grunde. Hvad jeg eksempelvis tænker på, er forbudet i lovforslagets §§ 16 og 17 imod, at der fra skibe og luftfartøjer udtømmes eller udkastes noget, der kan forårsage smitsomme sygdomme. Man kan være overbevist om, at der fra tog, ikke mindst fra internationale