

ler kun fandtes i søkøbstæderne, oprettes der ved § 3 *karantænekommissioner overalt i landet* dels til imødegåelse af eventuelle følger af udviklingen indenfor den internationale *lufttrafik*, dels af hensyn til den betydning det eventuelt vil kunne få, at der findes kommissioner ved *landgrænsen* mod Tyskland.

*Kapitel 4 (§§ 6—11). Den karantænemæssige organisation iøvrigt.*

Mens de fleste af bestemmelserne i kapitel 4 i det væsentlige svarer til 1938-lovens regler, er dog enkelte nye bestemmelser kommet til.

§ 7, stk. 1, indeholder en bestemmelse af almindelig karakter, hvorefter karantænekommissionerne skal virke for, at antallet af *rotter* i havne- og lufthavnsområder holdes nede, og at bygninger m. v. i havneområderne sikres mod rotter.

I § 8, som omhandler udryddelse af rotter i skibe og luftfartøjer, er optaget en bestemmelse om, at certifikater vedrørende rottebekæmpelse udstedes vederlagsfrit. Bestemmelsen er en følge af, at der efter regulativet ikke længere kan kræves afgift for udstedelse af sådanne certifikater.

§ 10 bemyndiger indenrigs- og boligministeren til at bestemme, at lufthavne med betydelig international trafik skal være *sundhedslufthavne*.

Bestemmelsen er foranlediget af, at det i regulativet er fastsat, at hver stat skal udpege en eller flere lufthavne til sundhedslufthavne for at sikre, at lufthavne med betydelig international trafik er i stand til at iværksætte karantæneforanstaltningerne. Den eneste lufthavn her i landet med betydelig international trafik er for tiden Københavns lufthavn, som opfylder betingelserne for at være sundhedslufthavn og derfor agtes anmeldt som sådan til verdenssundhedsorganisationen.

*Kapitel 5 (§ 12—18)* indeholder *almindelige forskrifter* med hensyn til gennemførelsen af karantæneforanstaltninger.

Bestemmelserne i § 12 og § 13, stk. 1 og 2, som er nye, påbyder karantæneforanstaltningernes hurtige gennemførelse og hensyntagen til personer, befordringsmidler, gods, bagage m. v.