

Leiðsögulög, reglugerðir, gjaldskrár o.fl. (1934)

Útgáfa 1.0 af rafræna skjalinu

Þetta PDF skjal er hluti afraksturs skönnunar á prentuðu eintaki af téðu riti. Markmið þessarar útgáfu er að veita almenningi færi á að eignast sitt eigið rafrænt eintak af því án endurgjalds.

Skjalið er upprunalega birt á vefnum <https://urlausnir.is>. Þar má finna rafrænar útgáfur hinna bindanna og verða nýrri útgáfur af skjölunum í boði þar.

Takmörkun ábyrgðar

Höfundur skjals þessa afsalar sér allri ábyrgð, að því marki sem lög heimila, vegna beinnar og/eða óbeinnar notkunar skjalsins sjálfs eða afurða sem af því leiðir. Þó að stefnt hafi verið að því markmiði að skjalið endurspegli sem best innihald upprunalegu bindanna er hvorki hægt að tryggja né ábyrgjast að það hafi tekist. Framangreint á einnig við um efnislegt innihald prentuðu eintakanna sem skönnuð voru.

Höfundaréttur

Höfundur skjals þessa álitur að hvers kyns höfundaréttur á prentaða eintakinu sé útrunninn.

Hvers kyns höfundarréttur sem höfundur skjalsins gæti hafa skapað sér til handa með skönnuninni sjálfri eða öðru framlagi sínu til sköpunar þess, skal vera meðhöndlaður í samræmi við Creative Commons Zero höfundaleyfið (CC0 1.0 Universal eða síðari útgáfa þess).

Ábendingar

Séu ábendingar um mögulegar úrbætur á skjalinu er hægt að koma þeim á framfæri við höfund þess.

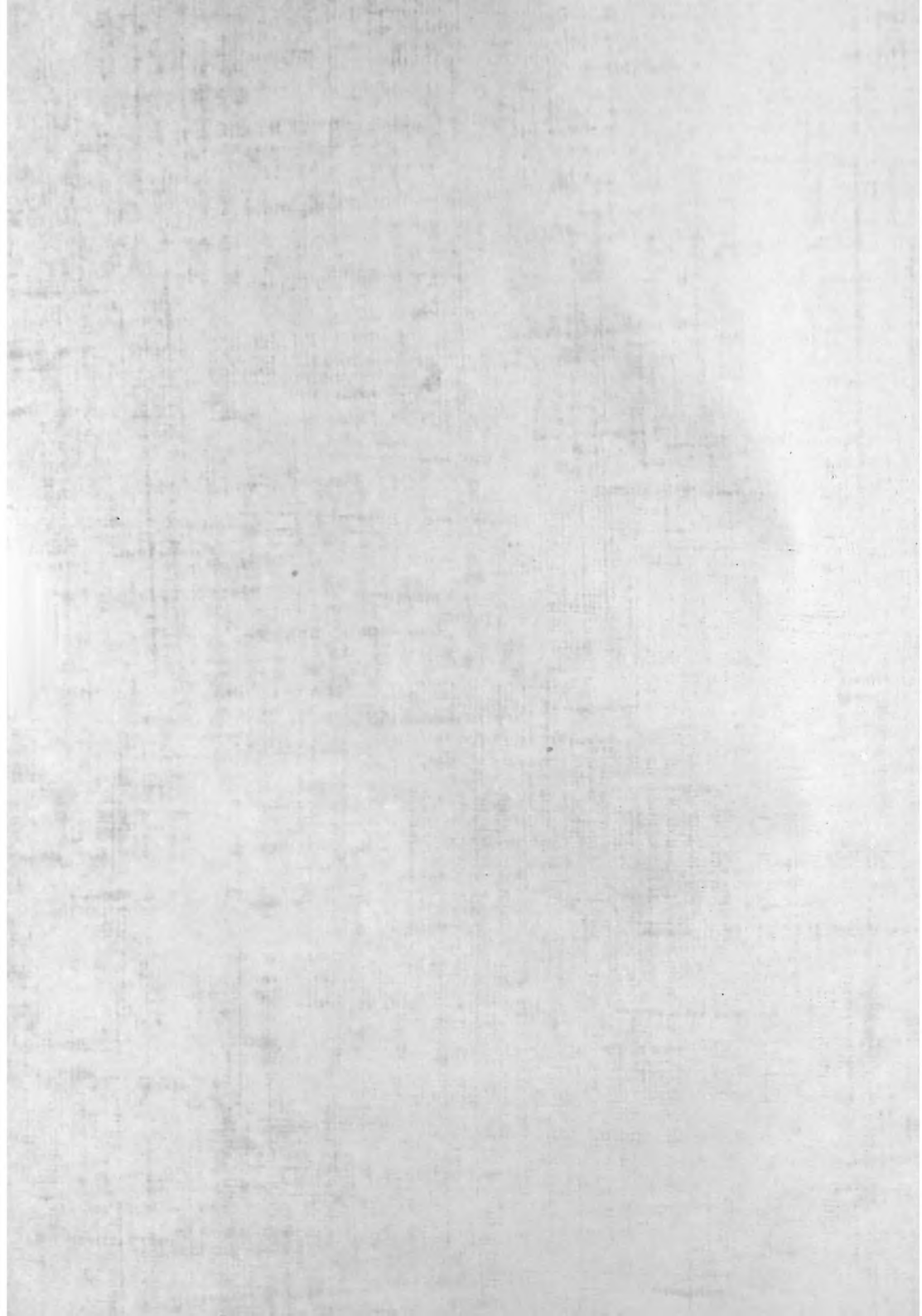
Athugasemdir um þessa útgáfu

Skannað var eintak í vörslu Landsbókasafnsins (Íslandssafn).

Höfundur skjalsins: Svavar Kjarrval (svavar@kjarrval.is)

LEIÐSÖGULÖG REGLUGERÐIR GJALDSKRÁR O.FL.

VITASTJÓRNIN GAF ÚT
REYKJAVÍK — MCMXXXIV



LEIÐSÖGULÖG REGLUGERÐIR GJALDSKRÁR O.FL.



VITASTJÓRNIN GAF ÚT
REYKJAVÍK — MCMXXXIV
RÍKISPRENTSMÍÐJAN GUTENBERG

**Leiðsögulög,
Leiðsögureglugerðir,
Leiðsögugjaldskrár
o. fl.**

**Búin undir prentun
af vitamálastjóra
handa íslenzkum leiðsögumönnum**

1934.

**Lodslove,
Lodsregulativer,
Lodstakster
m. m.**

**Samlede
af Fyrdirektören
til Brug for de islandske Lodser**

1934.

**Pilotage Laws,
Pilotage Regulations,
Pilotage Rates
etc.**

**Published
by the Lighthouse Director
for the Icelandic Pilots**

1934.

Efnisyfirlit:

	Bls.
Lög um leiðsögu skipa	4
Reglugerð um leiðsögu skipa	17
Gjaldskrá fyrir leiðsögu við Ísland	26
Lög um hafnsögu í Reykjavík	30
Reglugerð um hafnsögu í Reykjavík ..	31
Reglur um hafnsögu í Hafnarfjarðar- kaupstað	34
Hafnsögugjöld fyrir Hafnarfjarðarkau- stað	36
Lög um hafnsöguskyldu í Ísafjarðar- kaupstað	38
Reglugerð um hafnsögu á Ísafirði	39
Hafnsögugjöld fyrir Ísafjarðarkaupstað	41
Hafnsögugjöld fyrir Vestmannaeyja- kaupstað	43
Lög um varnir gegn því, að næmir sjúk- dómar berist til Íslands	45
	47

Indhold:

	S.
Lov om Lodsning af Skibe	4
Anordning angaaende Lodsning af Skibe	17
Lodstakst for Island	26
Lov om Lodsning i Reykjavik	30
Regulativ for Lodsning i Reykjavik	31
Lodstakst for Reykjavik	34
Regulativ for Lodsning i Købstaden Hafnarfjörður	36
Lodstakst for Hafnarfjörður	38
Lov om Lodsning i Købstaden Isafjörður	39
Regulativ for Lodsning i Købstaden Isafjörður	41
Lodstakst for Købstaden Isafjörður ..	43
Lodstakst for Købstaden Vestmanna- eyjar	45
Lov om Foranstaltninger mod smit- somme Sygdommes Indførelse til Island	47

Contents:

	Page
The Pilotage Act	4
By-laws on Pilotage	17
Schedule of Pilotage Rates in Iceland ..	26
The Pilotage Law for Reykjavik	30
Regulations on Pilotage at the Port of Reykjavik	31
Schedule of Pilots Rates for Reykja- vik	34
Regulations on Pilotage at the Port of Hafnarfjörður	36
Schedule of Pilotage Rates for Hafnar- fjörður	38
The Compulsory Pilotage Act for Isa- fjörður Town	39
By-law on Pilotage at the Port of Isafjörður	41
Schedule of Pilotage Rates for Isa- fjörður Town	43
Schedule of Pilotage Rates for Vest- mannaeyjar Town	45
Act respecting preventive measures against infectious diseases being brought into Iceland	47

Lög um leiðsögu skipa,

nr. 48, 19. júní 1933.

I. KAFLI

Um leiðsögumdæmi og leiðsögumenn.

1. gr.

Skipa skal leiðsögumenn umhverfis land allt. Í reglugerð, er atvinnumálaráðherra setur, skal kveðið á um skipting og tölu leiðsögumdæma, hvar leiðsögumenn skulu skipaðir og hve margir í stað. Þar skal og kveðið nánar á um starf þeirra, skyldur og réttindi.

Ef ekki er öðruvisi ákveðið, er skipstjóra frjálst, hvort hann notar leiðsögumann eða ekki, en ráðherra er heimilt, þegar nauðsyn þykir, að fyrirskipa leiðsöguskyldu fyrir skip á ákveðnu svæði.

2. gr.

Ráðherra skipar leiðsögumenn og vikur þeim frá. Þó nær þetta ákvæði ekki til þeirra hafnsögumanna, sem skipaðir eru fyrir sérstakar hafnir samkvæmt sérstökum lögum, en um réttindi þeirra til leiðsögu um stærri svæði ákveður ráðherra.

Lov om Lodsning af Skibe,

Nr. 48 af 19. Juni 1933.

I. KAPITEL

Om Lodsdistrikter og om Lodser.

§ 1.

Lodser vil være at ansætte hele Landet rundt. Ved Anordning udstedt af Erhvervsministeren skal Bestemmelse træffes om Lodsdistrikternes Fordeling og Antal, hvor der skal ansættes Lodser og hvor mange paa hvert Sted. I Anordningen skal endvidere træffes Bestemmelse om Lodsernes Virksomhed, Pligter og Rettigheder.

Er intet andet bestemt, staar det Skibsføreren frit for, om han benytter Lods eller ikke, men Ministeren er bemyndiget til, naar det maa anses for nødvendigt, at anordne Lodstvang for Skibe paa bestemte Omraader.

§ 2.

Ministeren ansætter Lodser og afskediger dem. Denne Bestemmelse omfatter dog ikke de Lodser, der er ansatte for særlige Havne i Henhold til særlige Love, men med Hensyn til deres Ret til Lodsning over et større Omraade træffer Ministeren Bestemmelse.

The Pilotage Act,

No. 48, June 19th, 1933.

SECTION I.

On Pilots and Pilotage Districts.

Art. 1.

Pilots shall be appointed all along the coast of the whole country. The Minister of Industries and Commerce shall issue by-laws fixing the number and the boundaries of pilotage districts, the localities where pilots are to be appointed and the number to be appointed in each locality. The same by-laws shall also further define the pilots' work and their rights and duties.

When nothing is ordered to the contrary, it shall be open to the master of a ship to do as he likes about engaging the services of a pilot or not, but when deemed necessary it shall be in the power of the Minister to order compulsory pilotage for ships within a given area.

Art 2.

The Minister appoints and dismisses pilots. This provision, however, does not apply to pilots appointed to certain ports under the authority of specific Acts of Parliament, but the right of these pilots to act within a larger area shall be defined by the Minister.

3. gr.

Löggiltur leiðsögumaður skal fylla þau skilyrði, sem hér segir:

1. Vera islenskur ríkisborgari, minnst 25 ára að aldri, hafa óflekkað mann-orð, góða heilsu, sjón og heyrn.
2. Vera vanur sjómaður, reglusamur og gættinn og að jafnaði hafa tekið stýrimannspróf.
3. Vera kunnur stjórn stórra skipa, þekkja erlenda fána, allsherjar siglingareglur, allsherjarreglur um ljós- og hljóðbendingar skipa og neyðarmerki, notkun sjókorta og áttavita.
4. Vera nákunnugur siglingaleiðum, straumum, sjávarföllum, grynningum, skerjum, boðum, skipalegum, miðum, ljósum, duflum og öðrum siglingamerkjum, allt á leiðsögusvæði sínu.
5. Kunna nokkuð í útlendum málum, sérstaklega ensku og einu Norðurlandamáli.
6. Kunna að leggja skipi að bryggju og báti að skipshlið.
7. Vera nákunnugur öllum reglum fyrir leiðsögumenn og hafnarreglugerðum á svæði sínu.
8. Vera kunnur löggjöf um tolla og gjöld skipa og um sóttvarnarreglur þeirra.

§ 3.

En autoriseret Lods skal opfylde følgende Betingelser:

1. Være islandsk Statsborger, mindst 25 Aar gammel, være uberygtet, have godt Helbred, Syn og Hørelse.
2. Være kyndig Sømand, ædruelig og paapasselig og i Almindelighed have erhvervet Styrmandsbevis.
3. Forstaa at manøvrere store Skibe, kende fremmede Nationers Flag, de internationale Søfartsregler, de internationale Regler om Skibes Lys-, Lyd- og Nødsignaler, Brugen af Søkort og Kompas.
4. Være nøje kendt med Farvande, Strømme, Tidevande, Grunde, Skær, Blindskær, Ankerpladser, Sejlmærker, Lys, Bøjer og andre Sømærker, alt indenfor sit Lodsdistrikt.
5. Have noget Kendskab til fremmede Sprog, særlig engelsk og et af de skandinaviske Sprog.
6. Kunne lægge et Skib til Kaj og en Baad til Skibsside.
7. Være nøje kendt med alle for Lodser gældende Regler og Havnereglementer indenfor sit Distrikt.
8. Være kendt med Lovgivning om Told og Skibsafgifter og Karantænebestemmelser for Skibe.

Art. 3.

A licensed pilot shall satisfy the following requirements:

1. Be an Icelandic subject, aged not less than 25 years, be of good repute and sound health, have good eyesight and hearing.
2. Be a trained seaman, sober and of orderly habits, and as a rule hold a mate's certificate.
3. Understand the manœuvring of large ships, know foreign flags, the international rules of navigation, the international maritime rules of light, sound and distress signals, and understand the use of sea charts and the compass.
4. Be thoroughly familiar with channels, currents, tides, shoals, skerries, reefs, anchorages, landmarks, lights, buoys, and other guides to navigation, all within the confines of his own pilotage district.
5. Have some knowledge of foreign tongues, particularly English and one of the Scandinavian languages.
6. Understand to lay a ship up to a quay and the boat to the side of a ship.
7. Be thoroughly familiar with all rules relating to pilotage and all harbour by-laws within his own district.
8. Be familiar with laws relating to customs duties and ship's dues, as well as quarantine rules in their application to ships.

4. gr.

Ráðherra skipar leiðsögumenn eins marga og þurfa þykir. Eru þeir skipaðir um óákveðinn tíma, en 5. hvert ár skulu þeir leggja fram læknisvottorð um heilsu, sérstaklega sjón og heyrn. Nú er slíkt vottorð ekki talið fullnægjandi, eða aðrar ástæður valda, að leiðsögumaður er ekki talinn fullnægja kröfum þeim, sem til hans eru gerðar, og er þá ráðherra heimilt að afturkalla skipun hans. Þar sem hafnarnefnd er, fer skipun leiðsögunna og afturköllun hennar fram að fengnum tillögum nefndarinnar, sbr. þó 2. gr. Á öðrumstöðum skulu fengnar tillögur hreppsnefndar og umsögn sýslumanns.

II. KAFLI

Um réttindi og skyldur leiðsögumanna.

5. gr.

Leiðsögumenn eru skyldir til að vera toll- og heilbrigðisstjórn hjálplegir í starfi þeirra eftir föngum. Þeir skulu og tafarlaust gera vitamálastjóra aðvart um allt, sem ábótavant eða skakkt er í vitum, leiðarmerkjum svo og allar torfærur og tálmanir siglingum skipa.

6. gr.

Leiðsögumenn hafa yfirleitt einir heimild til að vísa skipum leið fyrir

§ 4.

Ministeren ansætter Lodser i saa stort Antal, som del maa anses for nödvendigt. De ansættes paa ubestemt Tid, men hvert femte Aar skal de fremlægge Lægeattest om Helbred, særlig Syn og Hørelse. Saa fremt en saadan Attest ikke anses for fyldestgørende, eller andre Grunde foraaarsager, at Lodsen findes ikke at opfylde de til ham stillede Krav, er Ministeren bemyndiget til at tilbagekalde hans Ansættelse. Hvor der findes et Havneudvalg, foregaar Lodsernes Ansættelse og Afsked efter Forslag indhentet hos Udvalget, jfr. dog § 2. Paa andre Steder skal Repsnævnets Forslag og Sysselmandens Udtalelse derom forud indhentes.

II. KAPITEL

Om Lodseres Rettigheder og Pligter.

§ 5.

Lodser er pligtige til paa bedste Maade at være Told- og Sundhedsstyrelse behjælpelige med Arbejdet. De skal endvidere ufortøvet underrette Fyrdirektøren om alle Mangler og Fejl ved Fyr og Sömærker, ligesom ogsaa om alle Vanskeligheder og Hindringer for Skibes Sejlads.

§ 6.

Kun autoriserede Lodser er bemyndigede til at lodse Skibe mod Betaling,

Art. 4.

The Minister shall appoint whatever number of pilots that may be deemed requisite. They shall be appointed for an indefinite time, but every fifth year they shall produce a doctor's certificate respecting the state of their health, particularly their eyesight and hearing. Should such a certificate not be found satisfactory, or the pilot for other reasons be deemed not to satisfy the demands made to him, the Minister may revoke his appointment. In places where there is a harbour commission, the appointment of a pilot, and its revocation, shall take place according to the recommendations of that commission, subject, however, to the reservations of Art. 2 above. In other places the advice of the parish council and the sheriff's pronouncement thereon shall be obtained.

SECTION II.

On the Rights and Duties of Pilots.

Art. 5.

It shall be incumbent upon pilots to assist Customs and Health Authorities in their work. They shall also without delay inform the Director of Lighthouses of any defects or inaccuracies in the system of lighthouses and landmarks as well as of any obstacles or hindrances to navigation.

Art. 6.

In general only licensed pilots have the right of piloting ships for payment, each

borgun, hver á sínu svæði. Ráðherra setur gjaldskrá um störf þeirra og birtir hana í Stjórnartíðindum. Skulu leiðsögumenn ávallt hafa hana með sér þegar þeir eru að leiðsögustarfi. Nú óskar skipstjóri að fá leiðsögumann út fyrir leiðsögusvæði hans, og ber honum þá að semja sérstaklega við leiðsögumanninn um þóknun fyrir þann hluta leiðsögunnar. Komi skipið í ferð sinni inn á svæði annars leiðsögumanns, ber skipstjóra að kalla til leiðsögumanns svæðisins, nota aðstoð hans innan þess og greiða honum eftir gjaldskrá.

7. gr.

Á hverjum leiðsögustað skulu venjulega vera a. m. k. 2 lögskipaðir leiðsögumenn, og skal a. m. k. annar þeirra ávallt vera viðbúinn að veita skipi leiðsögu, ef á þarf að halda. Eldri eða elztir leiðsögumaðurinn að starfsaldri eða sá, sem ráðuneytið hefir tilnefnt, er talinn leiðsöguformaður á staðnum og ákveður í hvert skipti, hver skuli veita leiðsögu, sem beðið er um. Ef óskað er, má þó fela þessa yfirstjórn leiðsögu- og hafnsögunna á ákveðnu svæði hafnarstjóra eða formanni hafnarnefndar.

8. gr.

Nú gefur skipstjóri merki um, að hann óski að fá leiðsögumann, en enginn kemur, og skal þá öðrum manni, sem telur sig nægilega kunnugan starfinu, heimilt að bjóða að visa skipi leið þangað til

hver indenfor sit Distrikt. Ministeren fastsætter en Takst for deres Arbejde og bekendtgør denne i Lov- og Ministerialtidende. Lodserne skal altid have denne Takst med sig under Lodsning. Saafremt en Skibsfører ønsker at faa Lods udover Grænsen for dennes Distrikt, maa han komme overens med Lodsens om Betaling for denne Del af Lodsningen. Kommer Skibet paa sin Sejlads ind i et andet Lodsdistrikt, skal Skibsføreren tilkalde Lodsens for dette Distrikt, benytte hans Hjælp indenfor dette og betale ham i Henhold til Taksten.

§ 7.

Paa hver Lodsstation skal der i Almindelighed være 2 autoriserede Lodser, og skal i hvert Tilfælde den ene af dem altid være klar til Lodsning, naar det forlanges. Den, der har arbejdet længst som Lods eller den af Ministeriet dertil udpegede, er Lodsformand paa Stedet og bestemmer hver Gang, hvem der skal yde den rekvirerede Lodsning. Om det ønskes, kan dog Overledelsen af Lodser og Havnelodser indenfor bestemte Omraader overdrages Havnedirektøren eller Havneudvalgets Formand.

§ 8.

Naar en Skibsfører giver Signal om, at han ønsker Lods, men ingen Lods kommer til Stede, da er andre, der anser sig for tilstrækkelig kendte dermed, berettigede til at tilbyde Lodsning indtil

within his own district. The Minister shall draw up a schedule of charges for their services, and publish the same in the Statute Book (*Stjórnartíðindi*). A copy of this schedule a pilot shall regularly have on him when going about his duties. Should a master desire the services of a pilot outside the latter's district, he shall make a special agreement with the pilot for remuneration for that part of the pilotage. Should the ship on its way come into the district of another pilot, the master shall summon the pilot of that district, engage his services while inside it, and remunerate him according to the scheduled rate.

Art. 7.

At each pilot station there shall as a rule be not less than two licensed pilots, and at least one of these shall always be ready for piloting a ship when required. The one who has been the longest in office, or the one whom the Ministry has so designated, shall be the local pilot master and decide as to who on each occasion is to do the piloting applied for. If desired this supervision of pilotage within a given district may, however, be entrusted to the harbour master or the chairman of the harbour commission.

Art. 8.

In the event of a master signalling his desire for a pilot and no pilot responds, it shall be proper for anyone else who considers himself possessed of a sufficient knowledge of the work to offer to

leiðsögumaður er kominn, en honum ber þegar í stað að benda skipstjóra á, að hann sé ekki lögskipaður leiðsögumaður, og skipstjóra ber að sýna leiðsögumerkið, þótt sá, er aðstoð sína bauð, sé kominn á skipsfjöl, og ber hinum kunnuga manni að láta af leiðsögu þegar leiðsögumaður er kominn á skip. Nú vanrækir hinn ólöggti maður að gera skipstjóra aðvart um, að hann sé ekki löggiltur leiðsögumaður, og varðar það sektum samkvæmt 27. gr. Nú dregur skipstjóri niður leiðsögumerkið meðan hinn kunnugi maður er um borð, enda þótt hann viti, að hann sé ekki löggiltur leiðsögumaður, og varðar það sektum. Meðan hinn ólöggti maður er á skipinu, skal bæði hann og skipstjóri hafa gát á, hvort hinn löggilti leiðsögumaður sé í nánd og taka hann á skipsfjöl eins fljótt og unnt er. Tekur hann þá þegar við leiðsögunni, en hið lögboðna leiðsögugjald skiptist milli beggja hlutfallslega eftir vegalengd. Skipstjóra er heimill að notfæra sér þekkingu þeirra skipverja, sem eru kunnugir siglingum á sérstökum svæðum.

9. gr.

Enginn leiðsögumaður má visa skipi leið á öðru leiðsögusvæði en sínu eigin, nema ekki náist í leiðsögumenn þess. Leiðsögumanni er þó heimilt með leyfi skipstjóra að vera áfram í skipi, sem hann hefir veitt leiðsögu, og að veita því

en Lods er kommet til Stede, men vedkommende er pligtig til straks at underrette Skibsföreren om, at han ikke er autoriseret Lods, og Skibsföreren skal vise Lodssignalet, selv om den, der har tilbudt sin Hjælp, er kommet om Bord, og Lejlighedslodsen skal ophøre med Lodsningen, saasnart Lodsen er kommet om Bord. Undlader Lejlighedslodsen at underrette Skibsföreren om, at han ikke er autoriseret Lods, medfører det Bøde i Henhold til § 27. Saafremt Skibsföreren stryger Lodssignalet, medens Lejlighedslodsen er om Bord, skönt Skibsföreren ved at han ikke er autoriseret Lods, medfører det Bødestraf. Medens Lejlighedslodsen er om Bord, skal baade denne og Skibsföreren holde nøje Udkig, om en autoriseret Lods er i Nærheden og tage denne om Bord hurtigst muligt. Han overtager da straks Lodsningen, men den lovbevalde Lodsafgift fordeles mellem dem begge i Forhold til den udsejlede Distance. Skibsföreren er berettiget til at drage Nytte af det Kendskab, som de af Besætningen har, der er kendte med Sejladsen i det paagældende Farvand.

§ 9.

Ingen Lods maa lodse et Skib i et andet Lodsdistrikt end sit eget, medmindre dettes Lods ikke er kommet til Stede. Vedkommende Lods er dog berettiget til med Skibsförerens Samtykke at forblive om Bord paa et Skib, han har lod-

pilot the ship until a licensed pilot arrives, but it shall be incumbent upon him at once to call the attention of the master to the fact that he is not a licensed pilot, and the master shall still fly the pilot flag, although the one who offered his assistance has come onboard, and the temporary pilot shall give way to the licensed pilot as soon as the latter comes onboard. Should the temporary pilot fail to inform the master that he is not licensed, he shall be liable to a fine under the provisions of Art. 27 below. Should the master haul down the pilot flag while the temporary pilot is onboard, although he knows of the latter's not being licensed, it is an offence punishable by fines. While the temporary pilot is onboard, both he and the master shall watch for the licensed pilot and take him onboard as soon as possible. He shall then forthwith assume the piloting and the prescribed pilotage remuneration shall be divided between him and the temporary pilot in right proportion to the distance run. It shall be proper for the master to benefit by the knowledge of such members of his crew as are familiar with the navigation routes in specific localities.

Art. 9.

No pilot shall pilot ships in a pilotage district other than his own, unless the local pilot should not be available. With the master's permission a pilot may, however, remain onboard a ship which he piloted and pilot the same on its way

leiðsögu i bakaleið. Annars mega leiðsögumenn ekki taka að sér leiðsögu til baka, nema i samráði við leiðsögumenn svæðisins, eða engir leiðsögumenn séu þar fáanlegir.

10. gr.

Leiðsögumenn fá þóknun fyrir leiðsögustörf sín eftir gjaldskrá, er ráðherra semur. Leiðsögumenn skulu sjálfir sjá sér fyrir farartæki út i skip, en þar, sem hafnarsjóður er, skal leiðsögumaður hafa aðgang að farkosti hafnarinnar til þess, að svo miklu leyti, sem það er hægt vegna annara starfa bátanna.

III. KAFLI

Um leiðsögu.

11. gr.

Leiðsögumenn skulu hafa gætur á skipum, sem nálgast, og veita því nákvæma athygli, hvort þau sýna hið alþjóðlega merki um, að þau óski leiðsögu. Skal leiðsögumaður fara út i skip það, er leiðsögu beiðist, eins fljótt og ástæður leyfa. Nú koma fleiri en eitt skip samtímis, og tekur þá hver leiðsögumaður sitt skip, en að jafnaði skal það skip tekið fyrst, sem næst er komið aðsetri leiðsögumanns.

12. gr.

Skipstjóri, sem vill fá leiðsögumann, skal i tæka tíð sýna hið fyrirskipaða alþjóðaleiðsögumerki, en það skal taka

set og lodse det paa Tilbagevejen. Iøvrigt maa Lodser ikke paatage sig Lodsning tilbage, undtagen i Samraad med Distriktets Lodser, eller saafremt ingen Lods kan faas der.

§ 10.

Lodserne faar Betaling for Lodsning efter en af Ministeren fastsat Takst. Lodser skal selv sørge for Fartøj ud til Skibet, men hvor der er en Havnekasse, skal Lodsens have Adgang til Havnens Fartøj, i saa vidt Omfang som det er foreneligt med dettes øvrige Arbejde.

III. KAPITEL

Om Lodsning.

§ 11.

Lodserne skal holde Udkig efter ankommande Skibe og lægge nøje Mærke til, om disse viser det internationale Signal om, at de ønsker Lods. Lodsens skal tage ud til det Skib, der anmoder om Lodsning, saa hurtigt som Omstændighederne tillader. Kommer der flere Skibe samtidigt, tager hver Lods sit Skib, men i Almindelighed skal det Skib lodses først, der er kommet nærmest til Lodsens Station.

§ 12.

Den Skibsfører, der vil have Lods, skal i god Tid give det internationale Lodssignal, men dette skal straks ned-

back. Otherwise pilots are not to undertake piloting back except in consultation with the pilots of the district, or if no pilots are available there.

Art. 10.

Pilots shall be paid for their services according to schedule drawn up by the Minister. Pilots shall provide themselves with boats for going onboard ships, but where there is a harbour fund, they shall be entitled to use the harbour boats for this purpose in so far as it does not interfere with other uses for which these boats are kept.

SECTION III.

On Pilotage.

Art. 11.

Pilots shall watch for approaching ships and diligently observe whether these do not display the international signal for calling a pilot. The pilot shall as speedily as circumstances permit go onboard a ship requiring a pilot. Should more than one ship come simultaneously, each pilot shall take his own ship, but as a rule the ship which has got nearest to the pilot's station shall be served first.

Art. 12.

A master desiring the services of a pilot shall in good time display the international pilot flag, but shall haul it

burt þegar er leiðsögumaður er kominn á skipsfjöl.

Nú vill skipstjóri fá leiðsögumann. er hann leggur úr höfn, og skal hann þá beiðast þess i tæka tíð hjá leiðsögumanni eða leiðsöguformanni þar.

13. gr.

Ráðherra lætur gera hæfilega mörg einkennismerki handa leiðsögumönnum, og skal afhenda hverjum leiðsögumanni eitt slíkt merki um leið og hann er skipaður i stöðuna. Leiðsögumaður skal, meðan hann er að starfi sínu, hafa þetta leiðsögumerki hjá sér, og skal hinn löggilti hafnsögufáni hafður uppi á bátnum, sem flytur leiðsögumanninn. Ennfremur skal starfandi leiðsögumaður hafa með sér reglur, sem settar eru um leiðsögu.

14. gr.

Skipstjóri, sem gefið hefir leiðsögumerki, skal stýra skipi sínu þannig, að leiðsögumaður komist sem fljótast og hægast upp i það.

Nú kemst leiðsögumaður ekki i skip, og skal hann þá fara á undan á bát sinn og gefa með bendingum merki um, hvernig skipi skuli stýrt.

15. gr.

Þegar leiðsögumaður er kominn i skip til þess að veita því leiðsögu, ber honum fyrst að leita sér upplýsinga um, hve djúpt skipið ristir og um brúttóstærð þess, og síðan um annað, sem nauðsyn-

tages, naar Lodsén er kommet om Bord.

Önsker en Skibsförér at faa Lods, naar han forlader Havnen, skal han anmode Lods eller Lodsformand derom i god Tid.

§ 13.

Ministeren lader fremstille et tilstrækkeligt Antal særlige Legitimationstegn for Lodserne, og et saadant skal udleveres hver Lods samtidig med dennes Autorisation. Lodsén skal, saalænge han er i Funktion, have dette Legitimationstegn hos sig, og det autoriserede Lodsflag skal vaje fra Baaden, der har Lodsen om Bord. Endvidere skal en Lods i Funktion have hos sig de for Lodsning gældende Regler.

§ 14.

Den Skibsförér, der har hejst Lods-signal, skal styre sit Skib saaledes, at Lodsén paa bekvemmeste og hurtigste Maade kan komme om Bord.

Kan Lodsén ikke komme om Bord i Skibet, skal han med Lodsbaaden saa vidt muligt holde sig foran dette og ved Tegnen vise, hvorledes Skibet skal manövreres.

§ 15.

Naar en Lods er kommet om Bord i et Skib for at lodse det, skal han straks söge Underretning om Skibets Dybgaaende og Störrelse i Brutto Tons samt andre Oplysninger, det er nödvendigt

down as soon as the pilot has come on-board.

Should a master desire the services of a pilot when leaving port, he shall in good time apply to a local pilot or the pilot master.

Art. 13.

The Minister shall cause to be made a sufficient number of legitimation badges for pilots and shall supply to each pilot one such badge at the time of appointing him to office. The pilot shall so long as he is going about his duties keep this badge on his person, and the authorized pilot flag shall be flown on the boat carrying the pilot. Further, while actively engaged the pilot shall carry on his person a copy of the pilotage bylaws in force.

Art. 14.

A master who has displayed a pilot signal shall manoeuvre his ship in such a way as to render it as quick and easy as possible for the pilot to get onboard.

Should the pilot be unable to get onboard a ship, he shall proceed ahead of it in his boat and give signals indicating how the ship is to be steered.

Art. 15.

When a pilot has come onboard a ship with a view to piloting the same, he shall first of all inform himself as to the ship's draught and its gross tonnage, and then of any other particulars

legt er fyrir hann að vita. Jafnframt ber honum að leita upplýsinga um, hvort eldfim efni eða sprengiefni séu í skipi. Þegar nálgast höfn, ber honum að kynna skipstjóra þau ákvæði hafnarreglugerðar, sem gæta skal við innsiglingu á höfnina. Nú gefur skipstjóri rangar eða ófullnægjandi upplýsingar, og ber hann þá sjálfur alla ábyrgð á þeim skaða, sem ókeypið kann að verða fyrir vegna þess.

16. gr.

Á skipinu fær leiðsögumaður, auk lögákvæðins eða umsamins gjalds, ókeypis fæði, og skal hann auk þess eiga kost á viðunandi hvíldarstað til afnota, þegar tími og ástæður leyfa. Nú óskar leiðsögumaður að hafa mann með sér til aðstoðar á skipinu, og fær þá sá maður einnig ókeypis fæði og hvíldarstað, en ekkert kaup.

Að jafnaði skal skipstjóri, þegar leiðsögumaður óskar þess, hafa bát hans í eftirdragi og lána kaðla til þess. Nú stendur svo á, að það er ekki hættulaust fyrir skip eða bát að hafa leiðsögumannsbát í eftirdragi, og skal þá skipstjóra heimilt að neita að taka hann, en verður þá að bæta leiðsögumanni þann auka-kostnað, sem hann verður fyrir vegna þess.

17. gr.

Leiðsögumaður ber ábyrgð á leiðsögu sinni. Hann segir fyrir um stjórn skipsins og gætir þess, að allt sé framkvæmt, sem nauðsynlegt er til þess að skipið

for ham at have. Endvidere skal han søge Oplysning, om der er brandfarlige eller eksplosive Stoffer om Bord. Naar Skibet nærmer sig Havn, skal Lodsens meddele Skibsføreren de Bestemmelser i Havnereglementet, der kan komme til Anvendelse under Sejlads ind i Havnen. Giver Skibsføreren forkerte eller ikke fyldestgørende Oplysninger, har han selv Ansaret for den Skade, der som Følge deraf tilstøder Skibet.

§ 16.

Om Bord i Skibet erholder Lodsens foruden takstmæssig Lodsbetaling eller Betaling efter Overenskomst, fri Kost, samt en passende Hvileplads til Afbenyttelse, naar der er Tid eller Lejlighed dertil. Ønsker en Lods at have en Medhjælper med om Bord, faar denne ligeledes fri Kost og passende Hvileplads, men ingen Betaling.

Sædvanligvis er Skibsføreren paa Lodsens Forlangende pligtig til at tage Lodsbaaden paa Slæb og stille de dertil fornødne Trosser til Disposition. Er Forholdene imidlertid saaledes, at det kan medføre Ulempe eller Fare for Skib eller Baad at have Lodsbaaden paa Slæb, er Skibsføreren berettiget til at nægte det, men han maa i saa Fald erstatte Lodsens de Udgifter, der derved forvoldes ham.

§ 17.

Lodsens bærer Ansaret for den af ham udførte Lodsning. Han giver Anvisninger angaaende Skibets Manøvrering og paaser, at alt bliver udført, som er nødven-

which it may be needful for him to know. Further, he shall inquire whether the ship carries any inflammable or explosive materials. When the ship approaches port, he shall inform the master of such provisions in the harbour by-laws as require to be observed while entering the port. Should the master give inaccurate or insufficient particulars, he shall himself be responsible for any damage the ship may suffer on that account.

Art. 16.

While onboard ships a pilot shall, besides remuneration according to scheduled rate or an agreement, be provided with board free of charge and also be assigned a suitable place for resting when time and circumstances permit. Should a pilot desire to take with him an assistant onboard, the latter shall be given board and a resting place free of charge, but no wages.

As a rule the master shall when the pilot so desires take his boat on tow and lend ropes for that purpose. When circumstances are such as to render it not without danger to have the pilot boat on tow, the master may refuse to take it, but he shall then indemnify the pilot of any expense which this may cause him.

Art. 17.

A pilot is personally responsible for his piloting. He controls the manoeuvring of the ship and sees that everything is done which is required for the

komist leiðar sinnar óskemmt og án óþarfa tafa.

Leiðsögumaður hefir ekki vald til þess að gefa skipshöfninni fyrirskipanir, en ef sá, sem fyrirskipunarvaldið hefir, framkvæmir ekki hæfilega fljótt það, sem leiðsögumaður segir fyrir um stjórn skipsins, verður leiðsögumanni ekki gefin sök á því, sem af því hlýzl.

Skipstjóra er skylt að láta halda vörð meðan leiðsögumaður er í skipi. Sé þess ekki gætt, eða skipstjóri gerir ekki leiðsögumanni aðvart í tæka tíð, ef hætt er við árekstri, ber leiðsögumaður enga ábyrgð á skaða, sem kann að verða vegna árekstrar.

18. gr.

Nú sér leiðsögumaður ekki vita, sjómerki eða önnur siglingamerki vegna myrkurs, dimmviðris eða annara slíkra ástæðna, eða skipið lætur ekki vel að stjórn, svo að leiðsögumaður treystir sér ekki til að veita skipinu örugga leiðsögu af þessum eða öðrum ástæðum, sem hann ber eigi ábyrgð á, t. d. að hann telur sjávardýpið ekki nægilegt, og skal hann þá tilkynna skipstjóra það. Vilji skipstjóri þrátt fyrir það fá leiðsögu hans, skal leiðsögumaður í viðurvist minnst tveggja skipverja lýsa því yfir, að hann geti ekki með fullu öryggi veitt skipinu leiðsögu, og fer þá leiðsagan fram án ábyrgðar fyrir leiðsögumanninn, en framkvæma skal hann leiðsöguna svo vel og samvirkkusamlega sem unnt er.

dig for at Skibet kommer frem uden Havari og unødig Forsinkelse.

Lodsen har ingen Befalingsret over Skibets Mandskab, men hvis den befalhavende ikke med tilhørig Hurtighed besørger udført, hvad Lodsen forlanger angaaende Skibets Manøvrering, da er Lodsen uden Ansvar for Følgerne.

Det er Skibsførerens Pligt at lade holde Udkig, medens Lodsen er om Bord. Hvis dette forsømmes, og Skibsføreren ikke i Tide advarer Lodsen mod foreliggende Kollisionsfare, er Lodsen ikke ansvarlig for den Skade, som maatte forårsages ved Paasejling.

§ 18.

Naar en Lods formedelst Mørke, Usigtbarhed eller andre Omstændigheder ikke kan se Fyr, Sømærker eller andre Mærker, eller Skibet ikke er manøvredygtigt, eller Lodsen af disse eller andre lignende Aarsager, som han ikke bærer Ansvar for, f. Eks. for lav Vandstand, ikke med Sikkerhed kan paatage sig Lodsningen, skal han meddele Skibsføreren dette. Forlanger Skibsføreren desuagtet Lodsning, skal Lodsen i Overværelse af mindst to af Skibsmandskabet erklære, at han ikke med fuld Sikkerhed kan paatage sig Lodsningen, og sker denne da uden Ansvar for Lodsen, men denne skal forrette Lodsningen saa godt og samvittighedsfuldt som muligt.

ship to get along safely and without needless delay.

A pilot has no powers to give orders to the crew, but should the person in command fail to carry out with sufficient promptitude orders given by the pilot for the manœuvring of the ship, the pilot cannot be held responsible for the consequences.

It shall be incumbent upon the master to maintain a lookout while the pilot is onboard. Should this be neglected, or if the master does not warn the pilot in good time should there be a danger of collision, the pilot shall not be held responsible for any damage which may result from such collision.

Art. 18.

Should a pilot because of darkness, lack of visibility, or other such circumstances, be unable to see lights, beacons or other landmarks, or if the ship is unmanagable, so that the pilot does not for these reasons, or others for which he is not responsible, e. g. if he does not consider there is sufficient depth of water, feel that he can not with security undertake to conduct the ship, he shall inform the master of this. Should the master nevertheless wish him to pilot the ship, the pilot shall in the presence of at least two members of the crew declare that he is unable with full security to conduct the ship, in which case the piloting is done without the pilot's being responsible, but he shall do the piloting well and conscientiously to the best of his ability.

19. gr.

Leiðsögumanni ber að leiðbeina skipi til þeirrar hafnar eða til þess staðar, sem skipstjóri óskar, og þangað sem honum er skylt að veita því leiðsögu, nema ástæður leyfi það ekki. Sé svo, ber leiðsögumanni að tjá skipstjóra það og veita honum allar upplýsingar um þær hafnir og legustaði, sem hann eflir atvikum getur leiðbeint skipinu til.

Leiðsögumaður má ekki fara af skipi fyrr en það er komið í höfn eða hefir lagzt fyrir traustum akkerum á þeim legustað, sem því er ætlaður, nema annar leiðsögumaður sé kominn á skipsfjöl og hafi tekið að sér leiðsöguna. Þegar leiðsögumaður leggur skipi, skal hann gæta þess, að það sé sem minnst til tálmunar umferð annara skipa og báta.

Nú veitir leiðsögumaður skipi leiðsögu úr höfn, og má hann þá ekki án samþykkis skipstjóra fara af skipi fyrr en hann hefir leiðbeint því eins langt og honum er skylt, nema skipið neyðist til að snúa aftur til leiðsögustöðvar hans. Þá má hann fara af skipinu, ef skipstjóri þarf ekki þegar aftur á aðstoð hans að halda.

20. gr.

Nú hlekkist skipi á meðan leiðsaga stendur yfir, og má þá leiðsögumaður ekki yfirgefa skipið, nema með leyfi skipstjóra. Leiðsögumaður skal án aukabóknunar hjálpa skipstjóra að koma skipi á flot.

Nú hlekkist skipi á þegar leiðsögumaður er ekki á skipsfjöl, en skipstjóri

§ 19.

Lodsen skal lodse Skibet ind i eller til den Havn eller det Sted, Skibsføreren forlanger, og hvorhen han er pligtig til at lodse, medmindre Forholdene skulde gøre det umuligt. I saa Fald skal Lodsen underrette Skibsføreren herom og give ham alle Oplysninger om de Havne eller Ankerpladser, til hvilke han efter Omstændighederne kan bringe Skibet.

Lodsen maa ikke forlade Skibet, förend det er kommet sikkert til Ankers eller i Havn, medmindre en anden Lods er kommet om Bord og har overtaget Lodsningen. Naar Lodsen lægger Skibet, skal han paase, at det saa lidt som muligt hindrer andre Skibes eller Fartøjers Sejlads.

Naar et Skib udlodses, maa Lodsen ikke uden Skibsførerens Samtykke forlade det, förend han har bragt det saa vidt, som han er pligtig til at lodse det, med mindre Skibet er nødt til at vende tilbage til Lodsens Station. Da er han berettiget til at forlade Skibet, hvis Skibsføreren ikke straks igen har Brug for hans Hjælp.

§ 20.

Hvis Skibet under Lodsningen kommer paa Grund, maa Lodsen ikke forlade Skibet uden Skibsførerens Samtykke. Lodsen er pligtig til uden Ekstrabetaling at bistaa Skibsføreren med at bringe Skibet flot.

Naar et Skib uden Lods om Bord er kommet paa Grund og Skibsføreren

Art. 19.

A pilot shall conduct the ship to the harbour or place desired by the master and to which it is within his sphere of duties to do piloting, unless circumstances should prevent this. In that case the pilot shall inform the master and give him full particulars of those ports or anchorages to which in the circumstances he can conduct the ship.

The pilot shall not leave the ship until it has got into port or been safely anchored in the intended anchorage, unless another pilot has come onboard and taken over the piloting. When a pilot moores a ship he shall take care that it gives as little hindrance as possible to the movements of other ships and boats.

When a pilot conducts a ship out of a port he shall not without the master's consent leave it until he has taken it as far as it was his duty to do, unless the ship be forced to return to his pilot station. In that case he may leave the ship, if the master does not immediately require his services.

13

Art. 20.

Should a ship ground while being piloted, the pilot shall not leave the ship otherwise than with the master's consent. The pilot shall without extra remuneration assist the master in refloating the ship.

Should the ship ground when there is no pilot onboard and the master hoist

gefur leiðsögumerki, og skal þá leiðsögu-
maður koma út í skipið, en honum ber
ekki skylda til að taka að sér leiðsögu,
fyrir en skip er laust. Ef skipstjóri á ann-
an hátt óskar eftir aðstoð leiðsögumanns
meðan skipið er á grunn, má leiðsögu-
maður ekki neita henni, en um greiðslu
fyrir hana ber honum að semja við skip-
stjóra. Nú kallar skipstjóri á leiðsögu-
mann, en notar hann ekki, þótt hann
komi, og ber honum þó að greiða hon-
um hina ákveðnu þóknun.

21. gr.

Leiðsögumanni ber að vara skipstjóra
við að varpa út seglfestu, ösku eða öðru
sliku á höfnum og stöðum, þar sem það
getur orðið til tálmunar siglingaleiðum.
Honum ber að benda skipstjóra á, hvar
sliku má varpa út. Nú verða leiðsögu-
menn varir við, að skip varpar út segl-
festu, ösku eða öðru slíku þar, sem það
er ekki leyfilegt, og skal hann þá þegar
tilkynna það lögreglustjóra. Skipstjóra
ber að greiða allan kostnað við að nema
burt aftur það, sem varpað hefir verið
út í óleyfi, nema það hafi verið gert í
neyð til þess að bjarga skipinu, en hafi
svo staðið á, ber honum þegar að til-
kynna það lögreglustjóra.

Skipstjóri, sem er innan landhelgis-
linu, skal skýra leiðsögumanni frá heim-
ilisfangi skips, nafni þess, áætlanarstað
og hvaðan það komi, ef óskað er.

viser Lodssignal, skal Lodsen komme
om Bord, men han er ikke pligtig til
at overtage nogen Lodstjeneste, förend
Skibet er kommet flot. Önsker en Skibs-
fører paa anden Maade Lodsens Bistand,
medens Skibet staar paa Grund, maa
Lodsen ikke nægte ham den, og om Be-
talingen maa han komme overens med
Skibsföreren. Hvis Skibsföreren efter at
have tilkaldt Lodsen ikke vil benytte
dennes Tjeneste, maa han til Lodsen er-
lægge den fastsatte Betaling.

§ 21.

Lodsen skal advare Skibsföreren mod
at udkaste Ballast, Aske eller andet i
Havn eller paa noget andet Sted, hvor
det kan være til Hinder for Sejladsen.
Han skal anvise Skibsföreren de Steder,
hvor saadan Udkastning er tilladt. Hvis
Lodsen opdager, at der fra et Skib ud-
kastes Ballast, Aske eller andet paa et
Sted, hvor saadant ikke er tilladt, skal
han straks anmelde dette for Politi-
mesteren. Skibsföreren skal da udrede
Omkostningerne ved Bortfjernelsen af
det udkastede, med mindre det er gjort
af Nöd for at bjerge Skibet, men har
dette været Tilfældet, har han at under-
rette Politimesteren derom.

En Skibsfører, der befinder sig paa
Islands Söterritorium, skal paa For-
langende opgive Lodserne Skibets Hjem-
stavn, Navn, Bestemmelsessted og Af-
gangssted.

the pilot signal, the pilot shall go on-
board, but he shall have no duty to
undertake pilotage work until the ship
has been refloated. Should the master
desire the pilot's assistance while the
ship is aground, the pilot shall not re-
fuse, but for remuneration for such as-
sistance he shall make terms with the
master. In the event of a master calling a
pilot, but dispensing with his services
when he arrives, he shall nevertheless
pay to him the prescribed fee.

Art. 21.

The pilot shall warn the master
against throwing overboard ballast, ashes
or other things of a similar nature in a
harbour or elsewhere where it may be-
come a hindrance to the traffic. He shall
indicate to the master places where such
matter may be deposited. Should a pilot
become aware that a ship throws out
ballast, ashes or other things of a similar
nature in a place where it is not per-
mitted, he shall forthwith report this to
the chief of police. The master shall pay
all cost of removing anything that has
been so deposited, unless it was done in
distress to save the ship, but in that
case he shall report it to the chief of
police.

A master who is inside the territorial
limit shall, if a pilot demands it, inform
him of the name of his ship, where re-
gistered, where bound for, and from
what port coming.

22. gr.

Gjöld fyrir leiðsögu fara eftir gjaldskrá, er ráðherra setur, og skal miða hana við brúttó-stærð skipa, hve djúpt þau rista, leiðsöguleiðina og örðugleika. Fyrir skip, sem fara eftir fastri áætlun og jafnan nota leiðsögumann, má setja lægra gjald. Fyrir landflutning og heimferð leiðsögumanna er gjaldið ákveðið án tillits til stærðar skipa.

Á tímabilinu 1. apríl til 30. september, að báðum dögum meðtöldum, skal farið eftir sumargjaldskrá. Nú fer leiðsaga skips fram á báðum þessum tímabilum, og skal þá fara eftir þeirri gjaldskrá, sem er í gildi þegar leiðsaga byrjar.

Vetrargjaldskrá skal vera $\frac{1}{3}$ hærri en sumargjaldskrá.

Varðskip, herskip og skemmtiskip greiða sama leiðsögugjald og önnur skip.

Störf, er leiðsögumenn vinna og gjaldskrá nær ekki til, greiðast eftir samkomulagi milli leiðsögumanns og skipstjóra.

Nú hefir leiðsögumaður ekki komist á skipsfjöl, heldur leiðbeint með bend-ingum frá bát eða merki frá landi, og greiðir þá skipstjóri eigi að siður fyrir leiðsögu samkvæmt gjaldskrá.

§ 22.

Betaling for Lodsning erlægges efter en af Ministeren fastsat Takst, der udarbejdes efter Skibets Størrelse i Brutto Tons, dets Dybgaaende, den lodsede Vej-længde og Farvandets særlige Vanskeligheder. For Skibe, der sejler i regelmæssig Fart og stadig benytter Lods, kan fastsættes en lavere Takst. For Lods-ernes Landsættelse og Hjemrejse fastsættes Taksterne uden Hensyn til Skibenes Størrelse.

I Tiden fra 1. April til 30. September, begge Dage indbefattede, beregnes Lods-penge efter Sommertakst. Hvis et Skib lodsdes baade i og udenfor dette Tids-rum, anvendes den Takst, som gælder paa det Tidspunkt, da Lodsningen paabegyndtes.

Vintertaksten beregnes $\frac{1}{3}$ højere end Sommertaksten.

Inspektionsskibe, Orlogsskibe og Turistskibe betaler efter samme Takst som andre Skibe.

Arbejde ved Lodsning, som ikke falder ind under Taksten, betales efter Overskomst mellem Lodsens og Skibsføreren.

Hvis Lodsens ikke har kunnet komme om Bord, men har lodset Skibet ved Tegn fra en Baad eller ved Signaler fra Land, betaler Skibsføreren ikke desto mindre for Lodsningen i Henhold til Taksten.

Art. 22.

Remuneration for pilot services shall be according to scheduled rate prescribed by the Minister and based on the gross tonnage of ships as well as their draught of water, the length of the distance piloted and the particular difficulties of the waters. For ships that ply a regular route and always employ a pilot a lower rate may be fixed. For the journeying of pilots by land and travelling back home the fee shall be fixed without regard to the tonnage of the ship.

During the period from April 1st to September 30th, inclusive of both dates, summer rates shall be in force. Should a pilot service take place both inside and outside the limits of this period, remuneration shall be according to the rate in force at the time when the service began.

The winter rate shall be one-third higher than the summer rate. Patrol ships, war ships and tourist ships shall pay the same pilotages as other ships.

Services rendered by pilots and not covered by the schedule of rates shall be paid for by agreement between pilot and master. Should the pilot not have been able to get aboard, but has conducted the ship by signals from ashore, the master shall all the same pay for his services according to rates.

23. gr.

Leiðsögumaður á ekki kröfu á þóknun fyrir starf sitt, ef skip skemmist vegna árekstrar eða kennir grunns meðan leiðsagan stendur yfir, og honum er um að kenna.

24. gr.

Skipstjóra ber að undirrita leiðsögu-miða að leiðsögu lokinni og greiða sam-timis leiðsögugjöld, en leiðsögumaður gefur skipstjóra kvittun fyrir gjöldunum á samrit af miðanum.

25. gr.

Nú greiðir skipstjóri ekki leiðsögu-manni lögboðin gjöld áður þeir skilja að lokinni leiðsögu, og ber skipstjóra þá að greiða þessi gjöld tvöföld áður en skip hans er afgreitt á næstu höfn. Fari skip beint til útlanda, gerir leiðsögu-maður ráðuneytinu aðvart, en það gerir ráðstafanir til innheimtu gjaldanna hjá útgerð skipsins.

26. gr.

Gjöld fyrir leiðsögu og annað, sem stendur í sambandi við hana, renna til leiðsögumanna, nema öðruvísi sé á-kveðið.

V. KAFLI

Um sektir o. fl.

27. gr.

Brot gegn lögum þessum varða sekt-um, allt að 200 krónum, nema þyngri refsing liggja við samkvæmt öðrum lög-um.

§ 23.

Lodsen har ikke Krav paa Betaling for sit Arbejde, hvis Skibet ved hans Skyld beskadiges ved Paasejling eller stöder paa Grund under Lodsningen.

§ 24.

Efter endt Lodsning skal Skibsföreren underskrive en Lodsseddel og samtidig erlægge Lodspenge, men Lodsen giver Skibsföreren Kvittering paa en Genpart af Seddelen.

§ 25.

Hvis Skibsföreren ikke betaler Lodsen efter den fastsatte Takst inden de skilles efter endt Lodsning, skal Skibsföreren erlægge dobbelt Afgift, forinden han klarerer paa næste Havn. Sejler Skibet direkte til Udlandet, underretter Lodsen Ministeriet derom, og dette træffer derefter Foranstaltninger til at faa Afgiften inddrevet hos Skibets Rederi.

§ 26.

Lodspenge saa vel som andre Afgifter i Forbindelse med Lodsningen tilfalder Lodserne, hvis intet andet er bestemt.

V. KAPITEL

Om Böder m. m.

§ 27.

Overtrædelse af denne Lov straffes med Böder indtil 200 Kr., forsaavidt ikke anden Lovgivning medfører højere Straf.

Art. 23.

A pilot shall not be entitled to remuneration for his services if the ship suffers a damage through grounding or collision while being piloted and he is at fault.

Art. 24.

When the piloting is over the master shall sign a pilotage note and also pay pilotage, but on a duplicate of the note the pilot gives a receipt for the payment.

Art. 25.

Should the master fail to pay to the pilot the prescribed pilotage before their parting, he shall pay a double amount before his ship is cleared outward in the next port. In the case of a ship going direct to a foreign port, the pilot shall inform the Ministry which then takes steps for collecting the fee from the owners of the ship.

Art. 26.

Remuneration for pilot services and anything connected therewith shall accrue to the pilot unless otherwise ordered.

SECTION V.

On fines, etc.

Art. 27.

Infringements of the present Act shall be punishable by fines not exceeding 200 krónur, unless other laws order heavier penalties.

Fara skal með brot gegn lögum þessum sem almenn lögreglumál.

28. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1934.

Övertrædelser af denne Lov behandles som offentlige Politisager.

§ 28.

Denne Lov træder i Kraft den 1. Januar 1934.

Infringements of the present Act shall be dealt with as public police cases.

Art. 28.

This Act shall become operative on January 1st, 1934.

Anordning

Reglugerð um leiðsögu skipa, angaaende Lodsning af Skibe,

12. janúar 1934.

12. Januar 1934.

By-laws on Pilotage,

January 12th, 1934.

1. gr.

Öllum leiðsögumálum stjórnar atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið.

§ 1.

Erhvervsministeriet har Ledelsen af alle Sager vedrørende Lodsvæsenet.

Art. 1.

All matters relating to pilotage shall belong under the Ministry of Industries and Commerce.

2. gr.

Í landinu verða fyrst um sinn 17 leiðsöguumdæmi, þar sem löggiltir leiðsögumenn starfa samkvæmt reglum þeim, er settar eru í þessari reglugerð, en auk þess eru 4 hafnsöguumdæmi, Reykjavík Ísafjörður, Vestmannaeyjar og Hafnarfjörður, og starfa hafnsögumenn þar samkvæmt gildandi reglum á hverjum stað.

§ 2.

Landet deles indtil videre i 17 Lodsdistrikter, i hvilke autoriserede Lodser arbejder i Overensstemmelse med de i nærværende Anordning fastsatte Regler, og desuden findes 4 Havnelodserier, i Reykjavík, Ísafjörður, Vestmannaeyjar og Hafnarfjörður, paa hvilke Steder Havnelodser arbejder efter de for hvert Sted gældende Regler.

Art. 2.

Until further notice Iceland shall be divided into seventeen pilotage districts in which licensed pilots shall work in accordance with the rules laid down in the present By-laws, but in addition there shall be four harbour pilotage districts, viz. Reykjavík, Ísafjörður, Vestmannaeyjar, and Hafnarfjörður, in which places harbour pilots shall be engaged under the regulations in force in each of these places.

Leiðsöguumdæmi eru þessi:

1. Faxaflói innan línu milli Garðskaga og Malarrifs að undanskilinni Reykjavíkurbíð og Hafnarfjarðarhöfn.
2. Ytri hluti Breiðafjarðar: Sandur Ólafsvík og Grundarfjörður.
3. Innri hluti Breiðafjarðar, innan við

Lodsdistrikterne er følgende:

1. Faxaflói inden for en Linie mellem Garðskagi og Malarrið, med Undtagelse af Reykjavík og Hafnarfjörður Havne.
2. Den yderste Del af Breiðfjörður: Sandur, Ólafsvík og Grundarfjörður.
3. Den indre Del af Breiðfjörður in-

The pilotage districts shall be as follows:

1. Faxaflói Bay inside a line from Gardskagi to Malarrið, with the exception of Reykjavík harbour and Hafnarfjörður harbour.

linu milli Eyrarfjalls við Grundarfjörð og Hagatöflu.

4. Ísafjarðardjúp innan linu milli Stiga og Staumness, að undanskilinni Ísafjarðarhöfn.
5. Húnaflói innan Hornbjargs að vestan og Skagarífs að austan.
6. Skagafljörður innan linu milli Hraunsmúla og Hrolleifshöfða.
7. Siglufjörður og Eyjafjörður.
8. Skjálfandi innan linu úr Tjörnesodda norðan við Flatey í Gjögurtá.
9. Axarfjörður innan linu úr Rauðagnúp í Tjörnesodda.
10. Þistilfjörður innan linu úr Hraunhafnartanga í Langanestá.
11. Vopnafjörður innan linu úr Bjarnarey í Digranes.
12. Austfirðir frá Glettinganesi að Eystrahorni.
13. Hornafjörður.
14. Vestmannaeyjar að undanskilinni Vestmannaeyjahöfn.
15. Stokkseyri.
16. Eyrarbakki.
17. Grindavík.

Í þessi umdæmi skipar ráðherra leiðsögumenn, ef um hæfa menn er að velja, eins marga og á þeim stöðum, er hann telur ástæðu til.

den for en Linie mellem Eyrarfjall ved Grundarfjörður og Hagatafla.

4. Ísafjarðardjúp inden for en Linie mellem Stigi og Straumnes, med Undtagelse af Ísafjörður Havn.
5. Húnaflói inden for Hornbjarg mod Vest og Skagarif mod Øst.
6. Skagafljörður inden for en Linie mellem Hraunsmúli og Hrolleifshöfði.
7. Siglufjörður og Eyjafjörður.
8. Skjálfandi inden for en Linie fra Tjörnesoddi Nord om Flatey til Gjögurtá.
9. Axarfjörður inden for en Linie fra Rauðignúpur til Tjörnesoddi.
10. Þistilfjörður inden for en Linie fra Hraunhafnartangi til Langanestá.
11. Vopnafjörður inden for en Linie fra Bjarnarey til Digranes.
12. Austfirðir fra Glettinganes til Eystrahorn.
13. Hornafjörður.
14. Vestmannaeyjar med Undtagelse af Vestmannaeyjar Havn.
15. Stokkseyri.
16. Eyrarbakki.
17. Grindavík.

Ministeren ansætter i disse Distrikter, for saa vidt dertil egnede Folk forefindes, Lodser i det Antal og paa saadanne Steder, som han finder Anledning til.

2. The outer part of *Breidafjörður* Bay: Sandur, Ólafsvík and Grundarfjörður.

3. The inner part of *Breidafjörður* Bay, inside a line from Eyrarfjall on Grundarfjörður to Hagatafla.

4. *Ísafjardardjúp* inside a line from Stigi to Straumnes, with the exception of Ísafjörður harbour.

5. *Húnaflói* Bay inside of Hornbjarg on the west side and Skagarif on the east side.

6. *Skagafljörður* inside a line from Hraunsmúli to Hrolleifshöfði.

7. *Siglufjörður and Eyjafjörður*.

8. *Skjálfandi* inside a line from Tjörnes Point along by the north of Flatey to Gjögurtá.

9. *Axarfjörður* inside a line from Raudagnúpur to Tjörnesoddi.

10. *Þistilfjörður* inside a line from Hraunhafnartangi to Langanestá.

11. *Vopnafjörður* inside a line from Bjarnarey to Digranes.

12. *The Eastern Fjords* from Glettinganes to Eystrahorn.

13. *Hornafjörður*.

14. *Vestmannaeyjar*, with the exception of Vestmannaeyjar harbour.

15. *Stokkseyri*.

16. *Eyrarbakki*.

17. *Grindavík*.

To these district the Minister shall, in so far as competent persons may be available, appoint pilots, in such number and stationed at such places as he shall deem suitable.

3. gr.
Á hverjum stað tilnefningur ráðherra hver sé leiðsöguformaður, og sé hann viðurkenndur og vanur sjómaður, vel kunnugur í öllu umdæminu, sbr. þó 2. og 7. gr. laga um leiðsögu skipa. Leiðsöguformaður ræður frámkvæmd leiðsögunnar og ber hinum leiðsögumönnum að fara eftir fyrirskipunum hans.

4. gr.
Leiðsöguformaður skal sjá um, að leiðsögumenn á staðnum fari að öllu í starfi sínu eftir fyrirskipuðum reglum og að þeir tilkynni honum tafarlaust allt sem út af ber um siglingaleiðir, vita og sjómærki, allt sem tálmað getur siglingum og áriðandi er að kunnigert verði, svo sem um grunn og steina í botni, er ekki standa í sjókortum, ísrek, skipsflök eða þessháttar, sem er á reki, eða sem valdið getur hættu á siglingaleiðum. Ennfremur ber að tilkynna honum öll brot á alþjóðareglum og innlendum reglum og lögum um siglingar og skipakomur til landsins. Allt slíkt ber leiðsöguformanni þegar að tilkynna hlutaðeigandi yfirlýðingum.

5. gr.
Nú hættir lögskipaður leiðsöguformaður störfum einhverra orsaka vegna, og ber þá leiðsöguformanni eða hinum elzta leiðsögumanni á staðnum þegar að til-

§ 3.
Paa hvert Sted bestemmer Ministeren hvem der skal være Lodsformand, og skal denne være en anerkendt og övet Sömand, stedkendt i hele Distriktet, jfr. dog § 2 og § 7 i Lov om Lodsning af Skibe. Lodsformanden leder Udförelsen af Lodsningen, og har de andre Lodser at følge hans Bestemmelser.

§ 4.
Lodsformanden skal paase, at de lokale Lodser i et og alt i deres Virksomhed følger de foreskrevne Regler, og at de ufortövet meddeler ham alle Uregelmæssigheder med Hensyn til Sejlløb, Fyr og Sömærker, samt alle Hindringer for Sejladsen som det er af Vigtighed at bekendtgøre, saa som Grunde og Sten i Bunden, som ikke er afmærkede i Sökortene, Drivis, Vrag og lignende som er i Drift eller kan volde Fare i Sejlløb. Endvidere bör han have Meddelelse om alle Overtrædelser af internationale Bestemmelser saa vel som af særlige, her gældende Bestemmelser og Love angaaende Sejlads og Skibes Ankomst til Landet. Alt saadant har Lodsformanden ufortövet at rapportere til de paagældende Myndigheder.

§ 5.
Naar en autoriseret Lods fratræder af en eller anden Grund, skal Lodsformanden eller den ældste lokale Lods ufortövet indberette det til Ministeriet. Dette

Art. 3.
The Minister shall give orders as to who in each place shall be the pilot master, the same to be a recognized and experienced seaman, possessed of a sound local knowledge of the entire district; cf. however Arts 2 and 7 of the Pilotage Act. The Pilot Master shall supervise the pilotage work and the other pilots shall act in conformity with his orders.

Art. 4.
The pilot master shall see that the local pilots do all their work in accordance with the official rules, and that they promptly inform him of any irregularities in navigation routes, lighthouses and landmarks, and of anything that may be to the hindrance of navigation and requires to be published, such as shoals in the sea-bed not indicated in charts, drifting ice, wrecks and any flotsam that may be a potential source of danger to navigation. Further he is to be informed of any infringements of international or particular rules or laws relating to navigation or the coming of ships to Iceland. Anything of this nature the pilot master shall forthwith report to the authorities concerned.

Art. 5.
Should a licensed pilot vacate his office for one reason or other, the pilot master or the oldest local pilot shall immediately report it to the Ministry.

kynna það ráðuneytinu. Gerir ráðuneytið þegar ráðstafanir til að nýr leiðsögumaður verði skipaður.

6. gr.

Nú verður ágreiningur milli leiðsögu-
manna um atriði er snertir starf þeirra,
og skulu þá leiðsöguformenn umdæm-
anna reyna að jafna ágreininginn, en tak-
ist það ekki, skal málið borið undir úr-
skurð ráðherra.

7. gr.

Fari lögskipaður leiðsögumaður úr
umdæmi sínu um stundarsakir, veikist
hann eða geti hann annara orsaka
vegna ekki gegnt leiðsögustörfum um
tíma, ber honum þegar að tjá það hinum
öðrum leiðsögumönnum, sérstaklega
leiðsöguformanni, en þeim skal gert að-
vart, þegar hann getur aftur tekið til
starfa. Leiðsöguformaður gerir þær ráð-
stafanir sem við eiga til þess að tryggja
að skip fái leiðsögu.

8. gr.

Í hvert skipti er leiðsaga hefir farið
fram, útfyllir leiðsögumaður þar til
gerðan tvíritaðan leiðsögumiða, sem
skipstjóri undirritar ásamt leiðsögu-
manni, og halda þeir hvor sínum miða.
Eftir miðanum er leiðsagan innfærð í
dagbók leiðsöguumdæmisins.

9. gr.

Borgun fyrir leiðsögu er ákveðin í
hvert skipti eftir gjaldskrá, er ráðuneyt-

vil da strax træffe Foranstaltninger til
at en ny Lods bliver autoriseret.

§ 6.

Opstaar der Uoverensstemmele mel-
lem Lodser angaaende Forhold ved deres
Virksomhed, skal Distrikternes Lodsfor-
mænd søge at jævne Uoverensstemmel-
sen, men lykkes dette ikke, skal Sagen
forelægges Ministeren til Afgørelse.

§ 7.

Naar en autoriseret Lods midlertidigt
forlader sit Distrikt, bliver syg eller af
anden Grund for en Tid ikke kan fungere
ved Lodsning, har han straks at under-
rette de andre Lodser derom, navnlig
Lodsformanden; og skal disse ogsaa un-
derrettes, naar han kan genoptage sit Ar-
bejde. Lodsformanden træffer passende
Foranstaltninger til at sikre Skibene Ad-
gang til at faa Lodsning.

§ 8.

Hver Gang en Lodsning er afsluttet,
udfylder Lodsens en dertil bestemt, dup-
liceret Lodsningsblanket som Kaptajnen
og Lodsens begge underskriver, og hvor
af hver beholder sit Eksempel. Efter
Blanketten indføres Lodsningen i Di-
strikts Journal.

§ 9.

Betaling for Lodsning fastlægges
hver Gang efter en af Ministeriet appro-

The Ministry shall then without delay
take steps for licensing another pilot.

Art. 6.

Should a dispute arise between pilots
about something relating to their duties,
the pilot masters of the respective di-
stricts shall endeavour to settle that dis-
pute, but if they do not succeed in this
the matter shall be submitted to the
Minister for decision.

Art. 7.

Should a licensed pilot temporarily
leave his district, become ill or for some
other reason be for a while prevented
from doing his official work, he shall
inform the other pilots of this and parti-
cularly the pilot master, and they shall
also be informed when he can again re-
sume his work. The pilot master shall
take the necessary steps for ensuring
that ships can obtain pilot services.

Art. 8.

On each occasion when piloting has
taken place the pilot shall fill in a
special duplicate pilotage note form,
which shall be signed by both master
and pilot, who retain one copy each.
From the note the pilotage shall be
entered in the journal of the pilotage
district.

Art. 9.

Remuneration for pilot services shall
be fixed on each occasion in conformi-

ið hefir staðfest. Gjöldin öll renna til þess leiðsögumanns, er leiðsöguna framkvæmir, nema öðruvisi sé ákveðið.

10. gr.

Nú greiðir skipstjóri ekki leiðsögumanni lögboðið gjald, og ber þá leiðsögumanni að tjá það lögreglustjóra á þeim stað þar sem skipið er, og má þá ekki afgreiða skipið fyrir en skipstjóri hefir greitt gjald þetta tvöfalt eða trygging hefir verið sett fyrir greiðslunni (sbr. 25. gr. laga nr. 48, 1933). Ef skipstjóri mótmælir greiðslu, ber honum, áður en hann fær afgreiðslu, að setja tryggingu fyrir upphæðinni og málskostnaði, og tilnefna mann hér á landi sem mæti fyrir hans hönd fyrir rétti í málinu.

11. gr.

Hverjum leiðsögumanni ber að gera tollinnheimtumanni og lögreglustjóra aðvart um skip, sem grunur er um að ekki séu í löglegum erindum svo sem vinni að ólöglegri fermingu eða affermingu. Leiðsögumönnum ber að öllu að fara eftir reglum hafnarnefnda, toll- og heilbrigðisstjórnar.

12. gr.

Þá er leiðsögumaður fer út í skip til þess að leiðbeina því, ber honum að hafa meðferðis hið löggilta leiðsöguskir-

beret Takst. Al Betaling tilfalder den Lods, som udfører Lodsningen, med mindre anderledes maatte være bestemt.

§ 10.

Hvis en Skibsfører ikke betaler Lodsens den fastsatte Afgift, har denne at indberette det til Politimesteren paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, og dette maa da ikke klareres for Skibsføreren har betalt Afgiften eller sat Sikkerhed for Betalingen (jfr. Lov Nr. 48, 1933, § 25). Hvis Skibsføreren protesterer mod Betalingen, maa han, for han opnaar Klarering, stille Sikkerhed for Beløbet og Sagens Omkostninger og udpege en her bosat Mand, som møder for Retten paa hans Vegne i Sagen.

§ 11.

Enhver Lods har at gøre Toldbetjenten og Politimesteren opmærksom paa Skibe, som er mistænkte for ikke at have lovligt Ærende saasom at arbejde ved ulovlig Lastning eller Losning. Lodserne har i enhver Henseende at følge de af Havnestyrelser, Toldvæsenet og Sundhedsstyrelsen fastsatte Bestemmelser.

§ 12.

Naar en Lods gaar ud i et Skip for Lodsning har han at medbringe sit Lodscertifikat, endvidere Loven om

ty with a schedule of rates which has been approved of by the Ministry. The payment shall accrue in full to the pilot who rendered the service, unless a different order should be made.

Art. 10.

Should a master fail to pay to the pilot the prescribed fee, the latter shall report the matter to the chief of police at the port where the ship is lying, in which case the ship must not be cleared until the master has paid the fee double or furnished security for payment of the same (cf. Art. 25 of Act No. 48, 1933). In case the master should protest against paying, he shall, before his ship can be cleared, furnish security for the amount as well as the cost of litigation and appoint a person domiciled in this country to appear in court on his behalf in the lawsuit.

Art. 11.

It shall be incumbent upon every pilot to inform the customs officer and the chief of police of such ships as are suspected to be on unlawful business, e. g. unlawfully loading or discharging. In everything pilots shall observe the by-laws of harbour commissions as well as those of the customs and health authorities.

Art. 12.

When a pilot goes onboard a ship for piloting the same, he shall have about him his official pilot's certificate as well

teini svo og lög um leiðsögu skipa, reglugerð og gjaldskrá um leiðsögu og leiðsögumiða til útfyllingar.

13. gr.

Ráðuneytið afhendir hverjum leiðsögumanni hið lögskipaða skirteini til afnota, en er leiðsögumaður lætur af starfi, skal hann endursenda það.

14. gr.

Á hverjum bát, er hefir starfandi leiðsögumann innan borðs, skal sýna flagg, sem skipt er í 2 jafnstóra lóðrétt reiti, innri reiturinn er hvítur, hinn ytri rauður, alþjóðamerkið „H“. Þessi flögg leggja leiðsögumenn sjálfir til.

15. gr.

Leiðsögumönnum ber eftir föngum að skygnast eftir skipum, er nálgast með leiðsögumerki uppi. Nú sést til skips, er óskar eftir leiðsögumanni, og skal þá þegar gera leiðsöguformanni aðvart, en hann ákveður hver leiðsögumanna fari út í skipið. Í fjarveru leiðsöguformanns ákveður þetta sá leiðsögumanna, sem næstur er leiðsöguformanni að starfsaldri. Leiðsöguformaður skal sjá um að allir leiðsögumenn á staðnum fái tækifæri til að leiðbeina skipum.

Lodsning og Lodstaksten samt Lodsningssblanketter til Udfyldning.

§ 13.

Ministeriet udleverer til enhver Lods det lovbefalede Lodscertifikat til Afbenyttelse, men naar Lodsens ophører at fungere som saadan skal Certifikatet tilbageleveres.

§ 14.

Paa ethvert Lodsartøj, som har en fungerende Lods om Bord, skal føres et Flag som viser to lige store lodrette Felter, det nærmest Stangen hvidt, det andet rødt, svarende til det internationale Flagmærke „H“. Disse Flag fremskaffer Lodserne selv for egen Regning.

§ 15.

Det paahviler Lodserne saa vidt muligt at holde Udkig efter Skibe, som nærmer sig med Lodssignal oppe. Naar et Skib observeres med Signal at det ønsker Lods, skal dette straks meldes til Lodsformanden, og denne bestemmer hvilken af Lodserne der skal gaa om Bord. I Lodsformandens Fraværelse træffes denne Bestemmelse af den Lods som er nærmest Lodsformanden i Anciennitet. Lodsformanden bør paase, at alle Lodserne paa Stedet faar Lejlighed til at lodse.

as a copy of the Pilotage Act, the Pilotage By-laws, and the Pilotage Rates Schedule, and pilotage note forms for filling in.

Art. 13.

The Ministry shall supply each pilot with an official certificate for his use, but when he vacates his office he shall return the certificate.

Art. 14.

Any boat which carries onboard a pilot on active service shall display a flag divided into two vertical panels of equal size, the inner panel being white and the outer one red, constituting the international flag signal for „H“. These flags shall be provided by the pilots themselves.

Art. 15.

It shall be incumbent upon pilots in so far as circumstances allow to watch for ships approaching and displaying the pilot signal. When a ship wishing for a pilot is sighted, the pilot master shall at once be informed, and he gives orders as to who of the pilots is to go onboard the ship. In the absence of the pilot master orders on this point shall be given by the pilot who, after the pilot master, has been the longest in office. The pilot master shall see to it that all the local pilots get an opportunity to do pilot work.

Merki þau, sem skip nota til að kalla í leiðsögumann eru þessi:

Að degi til:

1. Þjóðfáninn að hún á framsiglu eða þjóðfáninn með hvítri rönd allt um kring.
2. Alþjóðamerkið „PT“ (þarf leiðsögumann) á framsiglu.
3. Alþjóðamerkið „G“ á framsiglu.

Að nóttu til:

4. Skært hvítt ljós ofan við borðstokk, sem brugðið er upp með stuttu millibili, 1 min. í senn.
5. „Bláljós“ (pyroteknisk ljós) 15. hverja mínútu.
6. Alþjóðamerkið „PT“ með Morsemerkjum, en þess skal gæta, að 5. merki sé ætíð gefið í sambandi við 4. eða 6. merki og að 6. merki sé, ef unnt er gefið í sambandi við 4. eða 5. merki. Þegar búast má við að leiðsögumenn vegna þoku eða annara ástæðna geti ekki séð þessi merki, má kalla í leiðsögumann með hljóðpípu skipsins, þannig að allsherjarmerkið „PT“ sé útvarpað með Morse-hljóðum.

Ofangreind merki mega skipstjórar ekki gefa í öðrum tilgangi heldur en að kalla í leiðsögumann.

17. gr.

Þá er leiðsögumaður er kominn út í skip til þess að leiðbeina því, dregur skipstjóri niður kallmerkið um leiðsögumann.

§ 16.

De Signaler, som Skibene benytter for at tilkalde Lods, er følgende.

Om Dagen:

1. Nationalflaget i Top paa Formasten eller Nationalflaget med en hvid Kant omkring.
2. Det internationale Bogstav-Signal „PT“ (önsker Lods) paa Formasten.
3. Det internationale Bogstav-Signal „G“ paa Formasten.

Om Natten:

4. Et klart hvidt Lys over Rælingen vist 1 Minut ad Gangen med korte Mellemrum.
5. „Blaalys“ (pyroteknisk Lys) med 15 Minuters Mellemrum.
6. Det internationale Morsesignal „PT“. Det bemærkes, at Signal 5 gives altid i Forbindelse med 4 eller 6, og at Signal 6 om muligt gives i Forbindelse med 4 eller 5. Naar det kan forventes, at Lodserne paa Grund af Taage eller af andre Grunde ikke kan se disse Signaler, kan Lods tilkaldes med Skibets Signalføjte, saaledes at det internationale Signal „PT“ gives med Morselegn.

Ovennævnte Signaler maa Skibsførere ikke give i nogen anden Hensigt end for at tilkalde Lods.

§ 17.

Saa snart en Lods er kommet om Bord i et Skib for at lodse det, lader Føreren Lodssignalet nedtage.

Art. 16.

The signals employed by ships for summoning pilots are as follows:

By day:

1. The national flag at the top of the foremast, or the national flag with a white border all round.
2. The international signal „PT“ (pilot required) on the foremast.
3. The international signal „G“ on the foremast.

By night:

4. A clear white light above the rail displayed for one minute at a time at short intervals.
5. Blue light (pyrotechnic light) at intervals of 15 minutes.
6. The international Morse signal for „PT“, but it is to be observed that signal 5 should invariably be given in connexion with signals 4 and 6, and that signal 6 be if possible given in connexion with signals 4 and 5. When it is to be expected that, owing to fog or other circumstances, pilots will not be able to see these signals a pilot may be summoned by means of the ship's siren, the blasts for the international Morse „PT“ being given.

Masters must not use the above signals for any purpose whatever but summoning a pilot.

Art. 17.

As soon as a pilot has come onboard a ship for rendering pilot services the master shall have the pilot signal hauled down.

18. gr.

Nú er leiðsögumaður á skipi, og er hann þá talinn starfandi meðan skipið er á siglingu innan umdæmis hans. Skipstjóra er þó heimilt að láta hann fara af skipi hvar sem er, leiðsögumanni að hættulausu, gegn því að greiða honum heimferðarkostnað og dagpeninga samkvæmt gjaldskrá. Nú kemur skipið úr fyrir takmörk umdæmisins, og er þá skipstjóra heimilt að nota hann áfram sem leiðsögumann, gegn gjaldi sem samið er um, þangað til komið er inn á annað leiðsöguumdæmi. Leiðsögumaður má fylgja skipinu gegn dagpeningum og heimferðarkostnaði, ef skipstjóri kýs það heldur og leiðsögumaður fellst á það. Leiðsögumanni er þó alltaf heimilt að fara af skipinu, þegar það er komið út fyrir umdæmistakmörk hans. Nú kemur skipið inn á annað leiðsöguumdæmi, og skal þá skipstjóri, ef hann þarfnast leiðsögu um það svæði, kalla leiðsögumann umdæmisins með venjulegum merkjum, en heimilt er hinum fyrra leiðsögumanni að leiðbeina skipinu gegn greiðslu samkvæmt gjaldskrá, þar til hinn nýi leiðsögumaður er kominn á skipsfjöl, en ekki lengur. Eftir það ber honum fæði og dagpeningar samkvæmt gjaldskrá.

19. gr.

Það er á valdi skipstjóra hvort hann notar leiðsögumann eða ekki, þar sem eigi er öðruvisi ákveðið með sérstökum

§ 18.

Medens en Lods er om Bord i et Skib, betragtes han som værende i Funktion, saa længe Skibet er inden for hans Distrikt. Føreren har dog Ret til naar som helst at lade Lodsens forlade Skibet uden dog derved at udsætte ham for Fare, mod at betale ham Rejsepenge hjem og Dagpenge efter Takst. Kommer Skibet uden for Distriktets Grænser, er Føreren herettiget til stadig at benytte ham ved Lodsning mod Betaling efter Overenskomst, indtil Skibet er kommet ind i et nyt Lodsdistrikt. Lodsens har Ret til at følge Skibet mod Dagpenge og Hjemrejsepenge, hvis Føreren foretrækker det og Lodsens indvilliger deri. Lodsens er dog altid berettiget til at forlade Skibet, naar det er kommet uden for hans Lodsdistrikt. Kommer Skibet ind i et andet Lodsdistrikt, skal Føreren, hvis han ønsker Lodsning i dette Distrikt, tilkalde Distriktets Lods med de sædvanlige Signaler, men den allerede om Bord værende Lods er berettiget til at lodse Skibet mod Betaling efter Takst, indtil den ny Lods er kommen om Bord, men ikke længere. Efter den Tid har han Krav paa Kost og Dagpenge efter Takst.

§ 19.

Det staa Skibsføreren frit for, om han benytter Lods eller ej, hvor andet ikke er bestemt ved særlige Love eller

Art. 18.

When a pilot is onboard a ship, he is deemed to be on active service as long as the ship is travelling within his district. It shall, however, be proper for the master to let the pilot leave the ship in any place where this can be done without danger to the pilot, but he shall then pay his travelling expense home as well as a *per diem* allowance according to the scheduled rate. When the ship has passed the confines of the pilot's district, the master may still retain his services in the capacity of a pilot, on terms agreed on between them, until the ship has entered another pilotage district. The pilot may remain onboard the ship for a *per diem* allowance and travelling expense home, should the master prefer this and the pilot agrees. The pilot is, however, always entitled to leave the ship when it has got outside the confines of his district. When the ship enters another pilotage district the master shall, if he requires piloting through that district, summon a local pilot by the regular signals, but it shall be proper for the first pilot to conduct the ship for payment according to the rates until the new pilot comes onboard, but no longer. After that he is entitled to board and daily allowance according to the rates.

Art. 19.

It shall be open to the master to do as he chooses about engaging the services of a pilot or not where nothing

lögum eða reglugerðum, svo sem i Reykjavík, Hafnarfirði, Vestmannaeyjum og á Ísafirði. Þó skal við innsiglinguna á Hvammsfjörð öllum skipum yfir 60 smál. brúttó skylt að taka leiðsögumann i Stykkishólmi og láta hann leiðbeina skipinu meðan það er á siglingu inn og út um Hvammsfjarðarröst. Fyrir leiðsögu á þessu svæði er farið eftir sérstakri gjaldskrá en ekki eftir hinni venjulegu vegalengdargjaldskrá.

20. gr.

Hverjum leiðsögumanni er heimilt, þegar hann óskar þess, að hafa með sér aðstoðarmann, og ber skipstjóra að veita honum hvíldarlað og ókeypis fæði svo og heimferðarkostnað, en hvorki kaup né dagpeninga.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt lögum nr. 48, 19. júní 1933 um leiðsögu skipa til þess að öðlast gildi þegar i stað og birtist til eftirbreytni öllum þeim, sem hlut eiga að máli.

Reglementer, saaledes som i Reykjavik, Hafnarfjörður, Vestmannaeyjar og Ísafjörður. Dog skal ved Indsejlingen til Hvammsfjörður alle Skibe over 60 tons Brutto være pligtige at tage Lods i Stykkishólmur og lade denne lodse Skibet under Sejlads ind og ud af Hvammsfjarðarröst. For Lodsning paa denne Strækning følges en særlig Takst men ikke den sædvanlige Distancetakst.

§ 20.

Enhver Lods er berettiget til, naar han ønsker det, at medtage en Medhjælper, og Skibets Fører er pligtig at skaffe denne Hvileplads og fri Kost og betale hans Hjemrejse, men hverken betale ham Løn eller Dagpenge.

Denne Anordning stadfæstes i Henhold til Lov Nr. 48 af 19. Juni 1933 om Lodsning af Skibe og træder straks i Kraft, og bekendtgøres herved til Efterfølgelse for alle Vedkommende.

to the contrary is prescribed by specific statutes or bylaws, as is done in Reykjavik, Hafnarfjörður, Vestmannaeyjar and Ísafjörður. However, in going into Hvammsfjörður all ships over 60 tons gross shall be bound to take a pilot at Stykkishólmur and let him conduct the ship while passing inward or outward through the Hvammsfjörður Roost. For pilotage in these waters remuneration shall be made according to a specific rate, but not under the ordinary rates schedule based on distances run.

Art. 20.

Any pilot shall have the right to take with him an assistant, if he so desires, and the master shall provide that assistant with a resting place and board, and allow him travelling expense home, but neither pay him wages nor a *per diem* allowance.

These by-laws are issued in accordance with the pilotage Act, No. 48 of 1933. They shall forthwith become operative and are published for the guidance of all concerned.

Gjaldskrá fyrir leiðsögu við Ísland,

12. janúar 1934.

I. KAFLI

Sumargjaldskrá (á tímabilinu 1. apríl til 30. september).

1. gr.

Gjald fyrir leiðsögu er miðað við djúpristu skipsins og brúttó stærð þess í sambandi við vegalengdina, sem skipinu er leiðbeint.

2. gr.

Fyrir hvern desimetra allt að 3 metrum, sem skipið ristir (þar sem það liggur dýpst), greiðast 10 aurar. Fyrir hvern dm., sem er fram yfir 3 metra allt að 4 m., greiðist 30 aurar, fyrir hvern dm. fram yfir 4 m. allt að 5 m., greiðist 60 aurar, frá 5—6 m. 100 aurar, en fyrir hvern dm. fram yfir 6 m. greiðist 150 aurar. Brot úr dm. telst sem heill dm.

3. gr.

Fyrir hverja sjómílu eða brot úr sjómílu sem leiðsögumaður leiðbeinir skipum skulu greiðdir:

Lodstakst for Island,

12. Januar 1934.

I. AFSNIT

Sommertakst (for Tidsrummet 1. April — 30 September).

§ 1.

Taksten for Lodsning er fastsat efter Skibets Dybgaaende og Skibets Brutto-størrelse i Forbindelse med den Distance over hvilken Skibet er lodset.

§ 2.

For hver Decimeter af Skibets Dybgaaende (dets største Dybgaaende) indtil 3 Meter betales 10 Öre. For hver yderligere Decimeter indtil 4 Meter betales 30 Öre for hver dcm. For hver dcm over 4 m indtil 5 m betales yderligere 60 Öre, fra 5—6 m 100 Öre, og for hver dcm over 6 m betales 150 Öre. Del af Decimeter regnes for en hel.

§ 3.

For hver Sömil eller Del af Sömil som en Lods har lodset et Skib betales:

Schedule of Pilotage Rates in Iceland,

January 12th, 1934.

SECTION I.

Summer rates (for the period from April 1st to September 30th).

Art. 1.

Remuneration for pilot services shall be based on the ship's draught of water and its gross tonnage as well as the distance the ship is conducted by the pilot.

Art. 2.

For each decimetre up to 3 metres drawn by the ship (at the point where it is lowest in the water) the amount of 10 aurar shall be payable. For each decimetre over 3 metres and up to 4 metres 30 aurar shall be paid; for each decimetre above 4 metres and up to 5 metres 60 aurar shall be paid; from 5 to 6 metres 100 aurar, and for each decimetre above 6 metres 150 aurar shall be paid. A fraction of a decimetre shall count as a whole.

Art. 3.

For each nautical mile or fraction of a nautical mile of the distance the ship is conducted by the pilot, payment shall be made as follows:

	au.		Öre		au.
Fyrir skip allt að 100 smál. brúttó	60	For Skibe paa indtil 100 tons brutto	60	For a ship not exceeding 100 tons gross	60
— — 100 smál. og þar yfir allt að	200 75	— — — 100 tons og derover indtil	200 75	— — — of 100 tons and not exceeding	200 75
— — 200 — — — — —	300 90	— — — 200 — — — — —	300 90	— — — 200 — — — — —	300 90
— — 300 — — — — —	400 105	— — — 300 — — — — —	400 105	— — — 300 — — — — —	400 105
— — 400 — — — — —	500 120	— — — 400 — — — — —	500 120	— — — 400 — — — — —	500 120
— — 500 — — — — —	600 135	— — — 500 — — — — —	600 135	— — — 500 — — — — —	600 135
— — 600 — — — — —	700 150	— — — 600 — — — — —	700 150	— — — 600 — — — — —	700 150
— — 700 — — — — —	800 165	— — — 700 — — — — —	800 165	— — — 700 — — — — —	800 165
— — 800 — — — — —	900 180	— — — 800 — — — — —	900 180	— — — 800 — — — — —	900 180
— — 900 — — — — —	1000 195	— — — 900 — — — — —	1000 195	— — — 900 — — — — —	1000 195
— — 1000 — — — — —	1100 210	— — — 1000 — — — — —	1100 210	— — — 1000 — — — — —	1100 210
— — 1100 — — — — —	1200 225	— — — 1100 — — — — —	1200 225	— — — 1100 — — — — —	1200 225
— — 1200 — — — — —	1300 235	— — — 1200 — — — — —	1300 235	— — — 1200 — — — — —	1300 235
— — 1300 — — — — —	1400 245	— — — 1300 — — — — —	1400 245	— — — 1300 — — — — —	1400 245
— — 1400 — — — — —	1500 255	— — — 1400 — — — — —	1500 255	— — — 1400 — — — — —	1500 255
— — 1500 — — — — —	1600 260	— — — 1500 — — — — —	1600 260	— — — 1500 — — — — —	1600 260
— — 1600 — — — — —	1700 265	— — — 1600 — — — — —	1700 265	— — — 1600 — — — — —	1700 265
— — 1700 — — — — —	1800 270	— — — 1700 — — — — —	1800 270	— — — 1700 — — — — —	1800 270
— — 1800 — — — meira	275	— — — 1800 — — — og derover	275	— — — 1800 — — — or more	275

Minnsta leiðsögugjald skal vera 20 kr.

Fyrir skip sem fara eftir fastri áætlun lækka gjöldin um 25%.

Noti skip sama leiðsögumann fram og aftur, greiðast aðeins % af vegalengdar-gjöldunum samkv. þessari gr. fyrir heimleiðina, en heimleið er talin frá síðasta viðkomustað til heimilisstaðar leiðsögunnansins.

4. gr.

Nú fer skipið ekki beina leið, heldur stendur það við til þess að fá afgreiðslu, og sé viðstaðan lengri en 6 klst., og á þá leiðsögumaður tilkall til dagpeninga fyrir þann tíma, sem viðstaðan fer fram úr 6 klst. á hverjum stað, og séu dagpeningarnir miðaðir við 1 kr. á klst. Auk þess ber honum fæði fyrir sjálfan

Mindste Takst er 20 Kr.

For Skibe i fast Rutebart reduceres Taksten med 25%.

Benytter Skibet samme Lods frem og tilbage betales kun % af foranstaaende Distancetakst for Tilbagerejsen, idet denne regnes fra Skibets sidste Anløbsplads til Lodsens Station.

§ 4.

Gaar Skibet ikke direkte men anløber en Plads for at blive ekspederet, og er Anløbstiden længere end 6 Timer, har Lodsens Krav paa Dagpenge for den Tid, hvormed Opholdet overskrider 6 Timer paa hvert Sted. Dagpengene beregnes efter 1 Kr. pr. Time. Desuden har han

The minimum fee shall be 20 krónur.

For ships plying regular routes the rates shall be reduced by 25 per cent.

Should a ship employ the same pilot both ways, only two-fifth of the distance rates above shall be payable for the return journey, the return journey to count from the last port of call to the pilot's station.

Art. 4.

Should the ship not proceed direct, but stops for business on the way and has a sojourn of more than six hours, the pilot shall be entitled to a *per diem* allowance for the time sojourned over and above six hours in each place, the *per diem* allowance to be calculated on the basis of 1 króna per hour. Besides

sig og hjálparmann, er hann kann að hafa með sér.

5. gr.

Nú fer leiðsögumaður ekki með skipinu heim til sín, heldur fer hann heim í eigin bát. Bera honum þá heimferðarpeningar, sem eru 1 kr. fyrir hverja sjómílu, en hafi hann engan bát og þurfi að fara landveg eða með skipi frá þeirri höfn, þar sem hann yfirgefur skipið, skulu heimferðarpeningar ákveðnir eftir vegalengd og ástæðum og eftir samkomulagi milli skipstjóra og leiðsögunnans. Náist ekki samkomulag, ákveður ráðherra gjaldið, en skipstjóri setur tryggingu fyrir greiðslu þess.

6. gr.

Fyrir leiðsögu um Hvammsfjarðarröst greiðast þessi gjöld:

Fyrir eina ferð um röstina:

Skip minni en 500 smál.	25 kr.
— 500 smál. og meira allt að 700	35 —
— 700 — — — — — 900	45 —
— 900 — — — — — 1100	55 —
— 1100 — — — — — 1300	65 —
— 1300 — — — — — 1500	75 —
— 1500 — — — — — 1800	85 —
— 1800 — og stærri	95 —

Fyrir leiðbeiningar fram og aftur um röstina, enda dvelji leiðsögumaður á skipinu meðan það er á Hvammsfirði:

Krav paa Kost for sig selv og sin eventuelle Medhjælper.

§ 5.

Vender Lodsén ikke tilbage til sin Station med Skibet men med eget Fartøj, har han Krav paa Hjemrejsegodtgørelse, der beløber sig til 1 Kr. pr. Sømil, men har han intet Fartøj og maa rejse hjem landvejs eller med Skib fra den Havn hvor han forlader Skibet, skal Hjemrejsegodtgørelse betales efter Distance og Omstændigheder og efter Overenskomst mellem Skibsfører og Lods. Opnaas Overenskomst ikke, fastsætter Ministeren Rejsegodtgørelsen, men Førerén har at sætte Sikkerhed for Betalingen.

§ 6.

For Lodsning i Hvammsfjarðarröst betales følgende Afgifter:

For enkelt Rejse gennem Röst:

Skibe mindre end 500 tons	25 Kr.
— paa 500 tons og derover indtil 700	35 —
— 700 — — — — — 900	45 —
— 900 — — — — — 1100	55 —
— 1100 — — — — — 1300	65 —
— 1300 — — — — — 1500	75 —
— 1500 — — — — — 1800	85 —
— 1800 — og derover	95 —

For Lodsning frem og tilbage, idet Lodsén forbliver om Bord under Skibets Ophold paa Hvammsfjörður:

this he shall be entitled to board for himself and his assistant, in case he has one with him.

Art. 5.

Should the pilot not return home onboard ship, but goes in his own boat, he shall be entitled to an allowance for the homeward journey to the extent of 1 króna for each nautical mile; but if he has no boat and has to go either by land or by a ship from the port where he leaves the ship, the allowance for the homeward journey shall be according to a mutual agreement between master and pilot. In the event of an agreement not being arrived at, the Minister shall fix the amount of the allowance, the master to furnish security for payment of the same.

Art. 6.

For piloting in the Hvammsfjörður Roost remuneration shall be made at the following rates:

For one journey through the Roost:

Ships under 500 tons	25 kr.
— of 500 tons and more up to 700	35 —
— 700 — — — — — 900	45 —
— 900 — — — — — 1100	55 —
— 1100 — — — — — 1300	65 —
— 1300 — — — — — 1500	75 —
— 1500 — — — — — 1800	85 —
— 1800 — or more	95 —

For piloting both ways, the pilot remaining onboard the ship while in Hvammsfjörður:

Skip minni en 500 smál.	38 kr.
— 500 smál. og meira allt að 700	53 —
— 700 — — — — — 900	68 —
— 900 — — — — — 1100	83 —
— 1100 — — — — — 1300	98 —
— 1300 — — — — — 1500	113 —
— 1500 — — — — — 1800	128 —
— 1800 — og stærri	143 —

Skibe mindre end 500 tons	38 Kr.
— paa 500 tons og derover indtil 700	53 —
— — 700 — — — — — 900	68 —
— — 900 — — — — — 1100	83 —
— — 1100 — — — — — 1300	98 —
— — 1300 — — — — — 1500	113 —
— — 1500 — — — — — 1800	128 —
— — 1800 — og derover	143 —

Ships under 500 tons	38 kr.
— of 500 tons and more up to 700	53 kr.
— — 700 — — — — — 900	69 —
— — 900 — — — — — 1100	83 —
— — 1100 — — — — — 1300	98 —
— — 1300 — — — — — 1500	113 —
— — 1500 — — — — — 1800	128 —
— — 1800 — or more	143 —

Auk þessara gjalda greiðist djúpristugjald samkvæmt I. kafla 2. gr. Fyrir skip, sem fara eftir fastri áætlun, lækka gjöldin um 25 %.

Dvelji leiðsögumaður á skipinu samkvæmt beiðni skipstjóra eða verði hann veðurtepptur á því meðan skipið er á Hvammsfirði, fær hann 20 kr. dagpeninga.

Foruden disse Afgifter betales Afgift efter Dybgaende i Følge § 2. For Skibe i fast Rute fart reduceres Taksten med 25 %.

Forbliver Lods en Bord efter Førerens Anmodning eller bliver han af Vejret opholdt om Bord, medens Skibet er paa Hvammsfjörður, tilkommer der ham 20 Kr. i Dagpenge.

Besides these sums payments shall be made on the basis of the ship's draught of water in accordance with Section I, Art. 2 above. For ships plying a regular route the payment shall be reduced by 25 per cent.

Should the pilot remain onboard the ship by the master's request, or should he be detained onboard by weather conditions while the ship is in Hvammsfjörður, he shall receive a *per diem* allowance of 20 krónur.

29

II. KAFLI

Vetrargjaldskrá (á tímabilinu 1. október — 31. marz).

7. gr.

Gjöldin samkvæmt 2., 3., 5. og 6. gr. hækka um einn þriðjung, en samkvæmt 4. gr. haldast þau óbreytt.

Gjaldskrá þessi er sett samkvæmt lögum nr. 48, 19. júní 1933, um leiðsögu skipa, til þess að öðlast gildi þegar í stað og birtist til eftirbreytni öllum þeim, sem hlut eiga að máli.

II. AFSNIT

Vintertakst (for Tidsrummet 1. Oktober — 31. Marts).

§ 7.

Taksterne i Henhold til §§ 2, 3, 5 og 6 forhøjes med $\frac{1}{3}$, men Taksten efter § 4 forbliver uforandret.

Denne Takst stadfæstes i Henhold til Lov Nr. 48 af 19 Juni 1933 om Lodsning af Skibe og træder straks i Kraft, og bekendtgøres herved til Efterfølgelse for alle Vedkommende.

SECTION II.

Winter rates (for the period from October 1st to March 31st).

Art. 7.

The rates under Arts. 2, 3, 5 and 6 above shall be raised by one-third, but those under Art. 4 shall remain the same.

This schedule of rates is issued in accordance with the Pilotage Act, No. 48 of 1933. It shall forthwith become operative and is published for the guidance of all concerned.

Lög um hafnsögu í Reykjavík,

nr. 27, 22. nóv. 1918.

1. gr.

Öll skip, sem eru 30 smálestir brúttó að stærð eða meira, skulu, hvort sem þau nota hafnsögumann eða ekki, vera skyld að greiða hafnsögugjald í fyrsta skipti á ári hverju, er þau koma frá útlöndum og leggjast við festar innan takmarka Reykjavíkurhafnar. Komi skip oftár á sama ári, skal það ekki greiða hafnsögugjald nema það noti hafnsögumann. — Herskip, skemmtiskip og fiskiskip, sem skrásett eru hér á landi, eru undanþegin hafnsögugjaldi, nema þau noti hafnsögumann.

2. gr.

Hafnarstjórn Reykjavíkur hefir á hendi yfirstjórn hafnsögumála í Reykjavík. — Hafnarstjórn skipar hafnsögumenn, svo marga sem þurfa þykir, og ákveður laun þeirra. Launin greiðast úr hafnarsjóði Reykjavíkur.

3. gr.

Hafnsögugjald greiðist samkvæmt reglugerð er hafnarstjórn Reykjavíkur semur og stjórnarráð Íslands staðfestir, og skal í þeirri reglugerð jafnframt ákveða, hvert gjald skuli greiða fyrir leiðsögu út úr höfninni og um höfnina, þar á meðal inn í innri höfnina og út úr

Lov om Lodsning i Reykjavik,

Nr. 27, 22. Nov. 1918.

§ 1.

Alle Skibe som er 30 Brutto-Register-tons og derover skal, hvad enten de benytter Lods eller ej, betale Lodsafgift første Gang de i Løbet af Aaret kommer fra Udlandet og fortøjer inden Reykjavíks Havneomraade. Kommer et Skib flere Gange i Aarets Løb, betaler det ikke Lodsafgift, med mindre det benytter Lods. — Orlogsskibe, Lystskibe og Fiskeskibe, som er registrerede her i Landet, er fritagne for Lodsafgift med mindre de benytter Lods.

§ 2.

Reykjavik Havnedirektion har Overledelsen af Lodsvesenet i Reykjavik. — Havnedirektionen ansætter det fornødne Antal Lodser og bestemmer deres Lønninger. Lønningerne betales af Reykjavik Havnekasse.

§ 3.

Lodsafgiften erlægges i Henhold til et af Reykjavik Havnedirektion affattet og af Islands Ministerium approberet Regulativ, i hvilket der tillige skal bestemmes, om Afgift skal erlægges for Lodsning ud af Havnen og paa Havnen, derunder paa Inderhavnen og ud fra samme.

The Pilotage Law for Reykjavik,

No. 27, November 22nd, 1918.

Art. 1.

All ships of 30 register tons gross or more shall, whether or not they employ a pilot, pay pilotage on the first occasion in each year when they come from abroad and moor or anchor inside the boundaries of the port of Reykjavik. Should a ship come more than once in the same year, it shall not pay pilotage unless it employs a pilot. War ships, tourist ships and fishing vessels registered in Iceland shall be exempt from the payment of pilotage unless they employ a pilot.

Art. 2.

The Reykjavik Port Authority has the supreme command of pilotage matters for Reykjavik. — The Port Authority appoints pilots, as many as deemed requisite, and fixes the amount of their salaries. These salaries shall be paid out of the Reykjavik Harbour Fund.

Art. 3.

Pilotages shall be payable according to regulations drawn up by the Reykjavik Port Authority and sanctioned by the Ministry, which regulations shall also fix the amounts payable for pilot services in leaving the port or shifting from one place to another inside the harbour,

henni. — Öll gjöld samkvæmt reglugerðinni renna í hafnarsjóð Reykjavíkur, og má taka þau lögtaki.

4. gr.

Um framkvæmd hafnsögunnar og innheimtu hafnsögugjalda skal nánara ákveðið í reglugerð, er hafnarstjórn Reykjavíkur semur og stjórnarráð Íslands staðfestir.

5. gr.

Brot gegn lögum þessum eða reglugerðum, er settar verða samkvæmt þeim, varða sektum allt að 1000 kr. Með mál út af slíkum brotum skal fara sem almenn lögreglumál.

Reglugerð um hafnsögu í Reykjavík,

1919 nr. 2, 31. des. 1918.

1. gr.

Hafnarnefnd Reykjavíkur skipar hafnsögumenn svo marga sem þurfa þykir, og ákveður laun þeirra.

Laun hafnsögunanna greiðast úr hafnarsjóði.

— Alle Afgifter i Henhold til Regulativet erlægges til Reykjavik Havnekasse og kan inddrives ved Udpantning.

§ 4.

Om Udførelsen af Lodsning og Inkassation af Lodsafgifterne træffes nærmere Bestemmelse i et af Reykjavik Havnedirektion affattet og af Islands Ministerium approberet Regulativ.

§ 5.

Overtrædelse af denne Lov og af de i Henhold til samme udstedte Regulativer medfører Bøder paa indtil 1000 Kr. Sager angaaende saadanne Overtrædelser behandles som offentlige Politisager.

Regulativ for Lodsning i Reykjavik,

1919 Nr. 2, 31. Dec. 1918.

§ 1.

Reykjavik Havnedirektion ansætter det fornødne Antal Lodser og fastsætter deres Lønninger.

Lodsernes Lønninger udredes af Havnekassen.

including the inner harbour and egress from the same.—All payments due under the provisions of the regulations shall accrue to the Reykjavik Harbour Fund and may lawfully be distrained for.

Art. 4.

With regard to the execution of pilot services and the collecting of pilotages, further provisions shall be made by regulations drawn up by the Reykjavik Port Authority and sanctioned by the Ministry.

Art. 5.

Infringements of the present Act, or of by-laws made under the authority of the same, shall be punishable by fines not exceeding 1000 krónur. Suits arising from such infringements shall be dealt with as public police cases.

Regulations on Pilotage at the Port of Reykjavik,

No. 2, 1919. 31. Dec. 1918.

Art. 1.

The Reykjavik Port Authority shall appoint pilots, as many as deemed requisite, and fix the amount of their salaries.

The salaries of pilots shall be paid out of the harbour fund.

2. gr.

Hafnsögumanni ber í starfi sínu að haga sér eftir því, sem sagt er í reglugerð þessari og eftir skipunum hafnarstjóra. Þeim skal skytt að bera einkennisbúning þann, er hafnarnefnd ákveður.

3. gr.

Hafnarnefnd getur með 3ja mánaða fyrirvara sagt hafnsögumanni upp starfi sínu. Með sama fyrirvara getur hafnsögumaður sagt starfa sínum lausum. Hafnarnefnd getur fyrirvaralaust vikið hafnsögumanni frá starfanum, ef hann verður ber að vanrækslu í starfi sínu.

4. gr.

Hvert skip, er ætlar til Reykjavíkur og nota vill hafnsögumann, skal, þegar það er komið hálfa mílu undan Gróttutöngum, gefa merki um að það óski hafnsögumanns. Merkjastöðin við Gróttuvitann skal þá strax gera hafnarskrifstofunni viðvart og skal hún sjá um að hafnsögumaður verði sendur til skipsins, svo fljótt sem unnt er.

Hafnsögumanni er skytt að vitja skipsins allt að hálfrí mílu undan Gróttutöngum. Verði merkjadufl sett á Bygggarðsboða, skal hafnsögumanni þó eigi skytt að vitja skipsins lengra en að klukkuduflinu hjá Akurey.

5. gr.

Hafnsögumaður, er visar skipi leið til hafnar, má eigi yfirgefa skipið án samþykkis skipstjóra, fyr en skipið er lagst

§ 2.

Lodserne skal ved Lodsningen følge de i nærværende Regulativ fastsatte Bestemmelser og Havnedirektørens Anvisninger. De skal bære den af Havnedirektionen fastsatte Uniform.

§ 3.

Havnedirektionen kan opsigte en Lods med 3 Maaneders Varsel. Med samme Varsel kan en Lods opsigte sin Stilling. Havnedirektionen kan uden Varsel afskedige en Lods, som vanrøgtler sin Ger-ning.

§ 4.

Elthvert til Reykjavík indgaaende Skib, som ønsker Lods, skal vise Lodssignal naar det er kommet Grotta nær paa $\frac{1}{2}$ Sömls Afstand. Signalstationen ved Grotta Fyr vil da straks indberette det til Havnekontoret, sem vil foranledige, at en Lods bliver sendt om Bord saa hurtigt som muligt.

Lodsen skal søge Skibet indtil $\frac{1}{2}$ Mil uden for Grötta. Naar Bygggarðsboði bliver afmærket, skal Lodsen dog ikke være pligtig til at søge Skibet længere ude end til Klokkebojen paa Akurey Ríf.

§ 5.

Lodsen, som lodser Skibet ind, maa ikke uden Førerens Tilladelse forlade Skibet förend det er fortöjet i Havnen.

Art. 2.

In their official capacity pilots shall act in conformity with the provisions of the present Regulations and the orders of the Harbour Master. They shall wear the uniform prescribed by the Port Authority.

Art. 3.

By giving him three months notice the Port Authority may place a pilot on the retired list. A pilot may resign his post by giving the same notice. Should a pilot have been found negligent in his work he may be dismissed without notice.

Art. 4.

Any ship going into Reykjavík and desiring the services of a pilot shall when half a mile off Gróttutangar give a signal summoning the pilot. The Grötta Light-house signal station shall then at once communicate with the harbour office, which shall see that a pilot be sent to meet the ship with as little delay as possible.

The pilot shall go out as far as half a mile off Gróttutangar. Should a signal buoy be placed on the Bygggarður Reef (*Bygggarðsboði*) the pilot shall, however, not be bound to go farther than the bell buoy off Akurey to meet the ship.

Art. 5.

A pilot conducting a ship into port shall not without the master's consent leave it until it has been moored in port.

við festar á höfninni. Meðan hafnsögumaður dvelur um borð ber skipinu að sjá honum fyrir fæði.

6. gr.

Ekkert skip, sem stærra er en 30 smálestir brúttó, má sigla út eða inn í innri höfnina, leggja að bryggju eða frá eða flytja sig til á innri höfninni, nema undir stjórn hafnsögumanns. Undanþágu undan ákvæði þessu getur hafnarstjóri veitt strandferðaskipum og fiskiskipum, sem heima eiga í Reykjavík, eða stunda þaðan veiðar.

7. gr.

Hvert skip, sem af höfninni fer, á rétt á að fá hafnsögumann, og skal hafnsögumanni skylt að fylgja því þangað, sem honum samkvæmt 4. gr. er skylt að vitja þess.

8. gr.

Hafnsögumanni er heimilt að banna allar samgöngur við skipið, áður en hann hefir lokið starfi sínu um borð.

9. gr.

Ef sjúkdómur er um borð, eða ástæða til að ætla að sóttþætta geti stafað af skipinu, ber hafnsögumanni að sjá um að fylgt sé reglum þeim, sem settar eru í lögum um varnir gegn því að næmir sjúkdómar berist til Íslands.

10. gr.

Hafnarsjóður leggur til báta og önnur tæki, er hafnsögumenn þurfa að nota við starfa sinn.

Medens Lodsens er om Bord, skal der sørges for hans Forplejning.

§ 6.

Intet Skib større en 30 Brutto Register-tons maa gaa ud fra eller ind i Inderhavnen, lægge sig ved eller gaa fra Kaj, ej heller forhale paa Inderhavnen uden Lodsens Bistand. Fritagelse fra denne Bestemmelse kan Havnedirektøren give Ruteskiibe og Fiskeskiibe, som er hjemme-børende i Reykjavik eller driver Fiskeri derfra.

§ 7.

Ethvert fra Havnen udgaaende Skib har Krav paa at faa Lods, og er denne pligtig til at lodse det til det Sted, hvor han i Følge § 4 er forpligtet til at tage det for Indlodsning.

§ 8

Lodsens er berettiget til at forbyde enhver Forbindelse med Skibet, indtil hans Hverv er afsluttet.

§ 9.

Er der Sygdom om Bord eller Grund til at formode at Smittefare kan udgaa fra Skibet, skal Lodsens paase at de i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse til Island fastsatte Bestemmelser overholdes.

§ 10.

Havnekassen stiller til Disposition de Baade og andre Redskaber, som Lodserne behøver ved deres Arbejde.

As long as a pilot remains onboard a ship he shall be entitled to receive his board there.

Art. 6.

No ship exceeding 30 register tons gross shall leave or enter the inner harbour, put up to or away from a quay, or shift from one berth to another within the inner harbour otherwise than under the directions of a pilot. The harbour master may exempt from this provision coasting and fishing vessels registered in Reykjavik or engaged in fishing from that port.

Art. 7.

Any ship leaving the port shall be entitled to receive the services of a pilot, and it shall be the pilot's duty to conduct it out to where according to Art. 4 above he was to go to meet it.

Art. 8.

A pilot may forbid all communication with the ship until he has completed his duties onboard.

Art. 9.

Should there be illness onboard, or there is reason to fear that the ship may be a source of infection, the pilot shall see that the rules prescribed by the law on prevention of infectious diseases being brought into Iceland be observed.

Art. 10.

The harbour fund shall provide boats and other conveyances required by pilots for the execution of their work.

11. gr.

Gjöld fyrir hafnsöguna skulu greidd samkvæmt því, sem ákveðið er í reglugerð um hafnsögugjöld í Reykjavík.

12. gr.

Brot gegn reglugerð þessari varða sektum, allt að 1000 krónum. Sektirnar renna í hafnarsjóð. Með mál út af slíkum brotum skal fara sem almenn lög-reglumál.

Reglugerð um hafnsögugjald í Reykjavík,

8. kafli úr reglugerð um hafnargjöld í Reykjavík, nr. 59, 30. maí 1921.

11. gr.

Öll skip, sem stærri eru en 30 tonn brúttó, skulu, hvort sem þau nota hafnsögumann eða eigi, skyld að greiða hafnsögugjald í fyrsta sinn á ári hverju, er þau koma frá útlöndum og leggjast við festar innan takmarka Reykjavíkurhafnar.

Komi skip oftar á sama ári, skal það ekki greiða hafnsögugjald, nema það noti hafnsögumann.

Herskip, skemmtiskip og fiskiskip, sem skrásett eru hér á landi, eru undanþegin hafnsögugjaldi, nema þau noti hafnsögumann.

§ 11.

Lodsafgiften erlægges i Henhold til Bestemmelserne i Regulativ om Lodsafgift i Reykjavik.

§ 12.

Overtrædelser af dette Regulativ straffes med Bøder paa indtil 1000 Kr. Bøderne tilfalder Havnekassen. Sager angaaende saadanne Overtrædelser behandles som offentlige Politisager.

Lodstakst for Reykjavik,

8. Afsnit i Havnetakster for Reykjavik, Nr. 59, 30. Maj 1921.

§ 11.

Alle Skibe større end 30 Brutto-Registertons skal, hvad enten de benytter Lods eller ej, betale Lodsafgift første Gang de i Löbet af Aaret kommer fra Udlandet og fortöjer inden Reykjaviks Havneomraade.

Kommer et Skib flere Gange i Aarets Löb, betaler det ikke Lodsafgift med mindre det benytter Lods.

Orlogsskibe, Lystskibe og Fiskeskibe, som er registrerede her i Landet, er fritagne for Lodsafgift med mindre de benytter Lods.

Art. 11.

Remuneration for pilot services shall be made in accordance with the schedule of pilotage rates for Reykjavik.

Art. 12.

Infringements of these Regulations shall be punishable by fines not exceeding 1000 krónur, which fines shall accrue to the harbour fund. Suits arising from such infringements shall be dealt with as public police cases.

Schedule of Pilots Rates for Reykjavik,

Section 8 of the Harbour By-laws for Reykjavik, No. 59, 30th May, 1921.

Art. 11.

All ships exceeding 30 register tons gross, whether they employ a pilot or not, shall pay pilotage on the first occasion each year when they come from abroad and moor or anchor inside the boundaries of the port of Reykjavik.

Should a ship come more than once in the same year, it shall not pay pilotage unless it employs a pilot.

War ships, tourist ships and fishing vessels, registered in Iceland, are exempt from the payment of pilotage unless they employ a pilot.

12. gr.

Hvert það skip, sem hafnsögumann notar til hafnarinnar eða frá höfninni, skal greiða hafnsögugjald.

Auk þess skal greitt sérstakt gjald fyrir leiðsögu skipa um höfnina, þar á meðal inn í og út úr innri höfninni.

13. gr.

Hafnsögugjöld skulu greidd samkvæmt eftirfarandi gjaldskrá:

- a. Fyrir leiðsögu til hafnarinnar, 10 aura á hvert nettó reg. tonn skipsins, þó aldrei minna en 15 krónur.
- b. Fyrir leiðsögu frá höfninni hálf gjald, þó aldrei minna en 10 krónur.
- c. Fyrir leiðsögu um höfnina, þar á meðal inn í og út úr innri höfninni, greiðist: 10 krónur fyrir hvert skip, sem er allt að 100 nettó reg. tonn og 2 aura að auki fyrir hvert nettó reg. tonn fram yfir 100.
- d. Auk þess skal hvert skip, sem hafnsögumann notar til hafnarinnar, eða sem skyllt er að greiða hafnsögugjald samkv. 11. grein, greiða 1 krónu í hafnsögumannssjóð.

§ 12.

Ethvert Skib som benytter Lods til eller fra Havnen skal betale Lodsafgift.

Desuden erlægges en særlig Afgift for Lodsning paa Havnen, derunder ogsaa for Lodsning til og fra Inderhavnen.

§ 13.

Lodsafgifterne erlægges i Henhold til følgende Takst:

- a) For Lodsning til Havnen 10 Öre pr. Netto-Registerton, dog mindst 15 Kr.
- b) For Lodsning fra Havnen halv Takst, dog mindst 10 Kr.
- c) For Lodsning paa Havnen, derunder ind paa og ud fra Inderhavnen, erlægges: 10 Kroner for hvert Skib paa indtil 100 Netto-Registertons og yderligere 2 Öre pr. ton ud over 100.
- d) Endvidere skal ethvert Skib, som benytter Lods til Havnen eller som er pligtigt at betale Lodsafgift i Henhold til § 11, betale 1 Krone til Lods-kassen.

Art. 12.

Any ship employing a pilot to or from the harbour shall pay pilotage.

Further to this special payments shall be made for pilot services inside the harbour, including piloting to or from the inner harbour.

Art. 13.

Remuneration for pilot services shall be made according to the following schedule:

- a) For piloting a ship into the harbour. 10 aurar per register ton net, minimum payment to be 15 krónur.
- b) For conducting a ship out of the harbour, half rate, minimum payment to be 10 krónur.
- c) For pilot service rendered inside the harbour, whereunder belongs piloting of ships into or out of the inner harbour, 10 krónur shall be payable for each ship up to 100 register tons net, with an addition of 2 aurar for every ton in excess of 100.
- d) Further, any ship employing a pilot for entering the port, or being under the obligation to pay pilotage according to Art. 11 above, shall pay 1 króna to the pilots pension fund.

Reglur um hafnsögu í Hafnarfjarðarkaupstað,

9. kafli úr hafnarreglugerð fyrir Hafnarfjarðarkaupstað, nr. 114, 15. des. 1930.

37. gr.

Hafnarnefnd skipar hafnsögumenn svo marga sem þurfa þykir og ákveður laun þeirra. Laun hafnsögumanna greiðast úr hafnarsjóði.

38. gr.

Hafnsögumönnum ber í starfi sínu að haga sér eftir því, sem sagt er í reglugerð þessari og eftir skipun hafnarnefndar. Þeim skal skylt að bera ein-kennisbúning þann, er hafnarnefnd ákveður.

39. gr.

Hafnarnefnd getur með þriggja mánaða fyrirvara sagt hafnsögumanni upp starfi sínu. Með sama fyrirvara getur hafnsögumaður sagt starfa sínum lausum.

Hafnarnefnd getur fyrirvaralaust víkið hafnsögumanni frá starfanum, ef hann verður ber að vanrækslu í starfi sínu.

40. gr.

Hvert skip, sem ætlar til Hafnarfjarðar og nota vill hafnsögumann, skal, þegar það er komið $\frac{1}{2}$ mílu undan Álf-
tanum.

Regulativ for Lodsning i Købstaden Hafnarfjörður,

9. Afsnit af Havnereglement for Købstaden Hafnarfjörður, Nr. 114, 15. Dec. 1930.

§ 37.

Havneudvalget ansætter det fornødne Antal Lodser og fastsætter deres Lønninger. Lodsernes Lønninger betales af Havnekassen.

§ 38.

Lodserne skal i deres Virksomhed følge de i dette Regulativ fastsatte Bestemmelser og Havneudvalgets Anvisninger. De skal bære den af Havneudvalget fastsatte Uniform.

§ 39.

Havneudvalget kan opsigte en Lods med 3 Maaneders Varsel. Med samme Varsel kan en Lods opsigte sin Stilling.

Havneudvalget kan uden Varsel afskedige en Lods, som vanrøgtet sin Gerning.

§ 40.

Ethvert til Hafnarfjörður indgaaende Skib, som ønsker Lods, skal vise det dertil bestemte Signal, naar det er kommet

Regulations on Pilotage at the Port of Hafnarfjörður,

Section 9 of the Harbour By-laws for Hafnarfjörður, No. 114, 15th Dec. 1930.

Art. 37.

The Harbour Commission shall appoint pilots, as many as deemed requisite, and fix the amount of their salaries. The salaries of pilots shall be paid out of the harbour fund.

Art. 38.

In their official capacity pilots shall act in conformity with the provisions of the present Regulations and the orders of the Harbour Commission. They shall wear the uniform prescribed by the Harbour Commission.

Art. 39.

The Harbour Commission may place a pilot on the retired list by giving him a three months notice. A pilot may also resign his post by giving the same notice.

The Harbour Commission may without notice dismiss a pilot who has been found negligent of his duties.

Art. 40.

Any ship going into Hafnarfjörður and desiring the services of a pilot shall when half a mile off Álf-
tanen or Helga-
tanen.

nesi eða Helguskeri, gefa merki um að það óski hafnsögumanns, og er hafnsögumanni skylt að vitja skipanna þangað.

41. gr.

Hafnsögumaður, er visar skipi leið til hafnar, má eigi yfirgefa skipið án samþykkis skipstjóra, fyr en skipið er lagzt við festar á höfninni. Meðan hafnsögumaður dvelur á skipi, ber því að sjá honum fyrir fæði.

42. gr.

Hvert skip, sem af höfninni fer, á rétt á að fá hafnsögumann, og skal hafnsögumanni skylt að fylgja því þangað, sem honum samkv. 40. gr. er skylt að vitja þess. Hafnsögumaður skal og hafa á hendi leiðsögu skipa um höfnina, komi það eigi í bága við aðalstarf hans.

43. gr.

Hafnsögumanni er skylt að banna allar ónauðsynlegar samgöngur við skipið áður en hann hefir lokið starfi sínu á skipsfjöl.

44. gr.

Ef sjúkdómur er á skipi, eða ástæða til að halda að sóttþætta geti stafað frá því, ber hafnsögumanni að sjá um að fylgt sé reglum þeim, sem settar eru í lögum um varnir gegn því að næmir sjúkdómar berist til landsins.

Álfstanes eller Helgasker nær paa $\frac{1}{2}$ Sömls Afstand, og er da Lodsens pligtig til straks at gaa om Bord.

§ 41.

Den Lods, som lodser Skibet ind, maa ikke uden Førerens Tilladelse forlade Skibet før end det er fortøjet paa Havnen. Medens Lodsens er om Bord, skal der sørges for hans Forplejning.

§ 42.

Ethvert fra Havnen udgaaende Skib har Krav paa at faa Lods, og er denne pligtig til at lodse det til det Sted, hvor han ifølge § 40 er pligtig til at tage det for Indlodsning. Lodsens er ogsaa pligtig til at lodse Skibe paa Havnen, saa vidt han ikke derved hindres i sin Hovedvirksomhed.

§ 43.

Lodsens skal forbyde al unødig Forbindelse med Skibet, indtil han har afsluttet sit Arbejde om Bord.

§ 44.

Er der Sygdom om Bord eller Grund til at formode at Smittefare kan udgaa fra Skibet, skal Lodsens paase at gældende Regler i Henhold til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse til Island bliver overholdt.

sker give a signal summoning the pilot who shall then go to meet the ship there.

Art. 41.

A pilot conducting a ship into port shall not without the master's consent leave that ship until it has been moored in port. While the pilot is onboard a ship he shall be entitled to receive his board there.

Art. 42.

Any ship leaving the port shall be entitled to obtain the services of a pilot, and the pilot shall conduct it out to where according to Art. 40 above he was to meet it. It shall be the pilot's duty to conduct ships about in the harbour in so far as this does not clash with his principal work.

Art. 43.

The pilot shall forbid all needless communication with the ship until he has completed his duties onboard.

Art. 44.

Should there be illness onboard the ship, or it is to be feared that it may be a source of infection, the pilot shall see that the rules prescribed by the law on prevention of infectious diseases being brought into Iceland be observed.

45. gr.

Hafnarsjóður leggur til báta og önnur tæki, er hafnsögumenn þurfa að nota við starfa sinn, svo og mannahjálp.

46. gr.

Gjöld fyrir hafnsögu skulu greidd samkvæmt því sem ákveðið er í gjaldskrá um hafnargjöld í Hafnarfirði.

Hafnsögugjöld fyrir Hafnarfjarðarkaupstað,

3. kafli úr reglugerð um hafnargjöld í Hafnarfirði, nr. 55, 3. júní 1930.

4. gr.

Öll skip, sem eru 30 tonn nettó að stærð eða meira, skulu, hvort sem þau nota hafnsögumann eða eigi, skyld að greiða hafnsögugjald í fyrsta sinn á ári hverju, er þau koma frá útlöndum og leggjast við festar innan takmarka hafnarinnar.

Komi skip oftar á sama ári, skal það ekki greiða hafnsögugjald, nema það noti hafnsögumann.

Herskip, skemmtiskip og fiskiskip, sem skrásett eru hér á landi, eru undanþegin hafnsögugjaldi, nema þau noti hafnsögumann.

5. gr.

Hvert það skip, sem hafnsögumann notar til hafnarinnar eða frá höfninni,

§ 45.

Havnekassen stiller til Disposition de Baade og andre Redskaber, som Lodsens behøver i sin Virksomhed, saavel som Assistance.

§ 46.

Lodsafgift betales i Henhold til de for Hafnarfjörður fastsatte Havnetakster.

Lodstakst for Hafnarfjörður,

3. Afsnit i Reglement angaaende Havneafgifter i Hafnarfjörður, Nr. 55, 3. Juni 1930.

§ 4.

Alle Skibe paa 30 Netto-Registertons og derover skal, hvad enten de anvender Lods eller ej, betale Lodsafgift første Gang de i Løbet af Aaret kommer fra Udlandet og forløjrer inden Havnens Omraade.

Kommer et Skib flere Gange i Aarets Løb, betaler det ikke Lodsafgift, med mindre det benytter Lods.

Orlogsskibe, Lystskibe og Fiskeskibe som er registrerede her i Landet er fritagne for Lodsafgift, med mindre de benytter Lods.

§ 5.

Ethvert Skib som benytter Lods til eller fra Havnen, skal betale Lodsafgift.

Art. 45.

The harbour fund shall provide boats and other conveyances required by the pilots for the execution of their work; also assistance.

Art. 46.

Remuneration for pilot services shall be made in accordance with the schedule of pilotage rates for Hafnarfjörður.

Schedule of Pilotage Rates for Hafnarfjörður,

Section 3. of the Harbour By-laws for Hafnarfjörður, Nr. 55, 3rd June, 1930.

Art. 4.

All ships exceeding 30 register tons gross, whether they employ a pilot or not, shall pay pilotage on the first occasion each year when they come from abroad and moor or anchor inside the confines of the harbour.

Should a ship come more than once in the same year, it shall not pay pilotage unless it employs a pilot.

War ships, tourist ships and fishing vessels, registered in Iceland, are exempt from the payment of pilotage unless they employ a pilot.

Art. 5.

Any ship employing a pilot to or from the harbour shall pay pilotage. Further

skal greiða hafnsögugjald. Auk þess skal greitt sérstakt gjald fyrir leiðsögu skipa um höfnina sjálfa.

6. gr.

Hafnsögugjöld skulu greidd samkvæmt eftirfarandi gjaldskrá:

- a) Fyrir leiðsögu til hafnarinnar 15 aura á hvert nettó reg. tn., þó aldrei minna en 20 krónur.
- b) Fyrir leiðsögu frá höfninni hálf gjald, þó aldrei minna en 15 krónur.
- c) Fyrir leiðsögu um höfnina sjálfa, þar á meðal að og frá bryggjum eða hafnaruppfyllingum, greiðast 15 kr. fyrir hvert skip.

Auk þess skal hvert skip, sem hafnsögumann notar til hafnarinnar eða skylt er að greiða hafnsögugjald samkvæmt 4. gr., greiða 1 kr. í hafnsögumannssjóð.

Desuden erlægges en særlig Afgift for Lodsning paa selve Havnen.

§ 6.

Lodsafgiften erlægges i Henhold til følgende Takst:

- a) For Lodsning til Havnen 15 Öre pr. Netto-Registrerton, dog mindst 20 Kr.
- b) For Lodsning fra Havnen halv Takst, dog mindst 15 Kr.
- c) For Lodsning paa selve Havnen, derunder Lodsning til og fra Kaj eller Bolværk betales 15 Kr. for hvert Skib.

Desuden skal ethvert Skib, som benytter Lods til Havnen eller som er pligtigt at betale Lodsafgift i Henhold til § 4, betale 1 Kr. til Lodskassen.

to this special payments shall be made for the piloting of ships from one place to another inside the harbour.

Art. 6.

Pilotages shall be payable according to the following schedule of rates:

- a) For conducting a ship into the harbour, 15 aurar per register ton net, minimum payment to be 20 krónur.
- b) For conducting a ship out of the harbour, half rate, minimum payment to be 15 krónur.
- c) For conducting ships about inside the harbour itself, thus also for taking ships up to or away from quays or embankments, 15 krónur shall be payable for each ship.

Further, any ship employing a pilot for entering the port, or being under the obligation to pay pilotage according to Art. 4 above, shall pay 1 króna to the pilots pension fund.

39

Lög um hafnsöguskyldu í Ísafjarðarkaupstað,

nr. 26, 3. október 1903.

1. gr.

Öll skip, sem eru 40 smálestir eða meira að stærð, skulu, hvort sem þau nota hafnsögu eða eigi, vera skyld að greiða hafnsögugjald í fyrsta skipti á árinu, er þau koma frá útlöndum til Ísa-

Lov om Lodsning i Købstaden Isafjörður,

Nr. 26, 3die Oktober 1903.

§ 1.

Alle Skibe, som har en Drægtighed af 40 Tons eller derover, skal, hvad enten de benytter Lods eller ej, være pligtige til at erlægge en Afgift til Lodsvæsenet første Gang de i Löbet af Aaret an-

The Compulsory Pilotage Act for Isafjörður Town,

Nr. 26. October 3rd, 1903.

Art. 1.

All ships of 40 tons burden or more, whether they employ a pilot or not, shall pay pilotage on the first occasion in each year when they come from abroad to the port of Ísafjörður, if they

fjarðarkaupstaðar, ef þau leggjast fyrir innan línu, er hugsast dregin úr Norðurtanganum beint yfir í stein þann á Kirkjubólshlíð, sem er hafnarmerki.

Komi skip optar á sama ári, skal það eigi greiða hafnsögugjald aptur, nema þegar það notar hafnsögumann.

Undanþegin hafnsöguskyldu eru þó herskip, skemmtiskip og fiskiskip, sem eru eign innanríkismanna.

2. gr.

Hafnsögugjaldið greiðist eftir reglugerð og taxa, er ríkisstjórnin setur eftir tillögum bæjarstjórnarinnar á Ísafirði. Gjaldinu skal varið til kostnaðar við hafnsögu á Ísafirði og hefir það lögtaksrétt.

3. gr.

Hafnargjaldkerinn á Ísafirði innheimtir hafnsögugjald það, er getur um í fyrstu málsgrein 1. gr., ásamt öðrum hafnargjöldum, en að öðru leyti innheimtir hlutaðeigandi hafnsögumaður gjöld þau, er ræðir um í lögum þessum.

4. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1904.

kommer fra Udlandet til Isafjörður Köbstad, saafremt de ankrer op indenfor en Linie, som tænkes trukket fra Norðurtangi tværs over til den Sten i Kirkjubólshlíð, som angiver Havnens Grænse.

Kommer Skibet oftere i Löbet af samme Aar, skal det ikke betale Lodsafgift igen, med mindre Lodsbenyttes.

Undtagne fra Lodstvang er Orlogsskibe, Lystfartøjer og Fiskeskibe, som er i indenrigske Personers Eje.

§ 2.

Lodsafgiften erlægges i Følge et af Ministeriet efter Indstilling fra Isafjörður Byraad fastsat Reglement og Takst. Afgiften, der skal anvendes til Afholdelse af Udgifter ved Lodsvæsenet i Isafjörður, kan inddrives ved Udpantning.

§ 3.

Den i § 1, 1ste Stykke omhandlede Afgift til Lodsvæsenet opkræves af Havnekassereren i Isafjörður tillige med andre Havneafgifter, men iøvrigt opkræver vedkommende Lods de i denne Lov omhandlede Afgifter.

§ 4.

Denne Lov træder i Kraft den 1. Januar 1904.

anchor inside a line imagined as drawn from Norðurtangi straight across to that stone in Kirkjubólshlíð which indicates the boundary of the harbour.

Should a ship come more than once in one year it shall not pay pilotage again unless employing a pilot.

Exempt from compulsory pilotage are war ships, tourist ships and fishing vessels owned by subjects of the Realm.

Art. 2.

Pilotage shall be payable in accordance with by-laws and a schedule of rates issued by the Government according to the recommendations of the Isafjörður Town Council. The pilotage revenue shall be used for defraying the cost of maintenance of pilot service at Isafjörður and may be distrained for.

Art. 3.

The harbour cashier at Isafjörður shall collect such pilotage as becomes due under the first paragraph of Art. 1 above as well as other harbour revenue, but with this exception the pilot concerned shall collect the payments that become due under the provisions of the present Act.

Art. 4.

This Act shall become operative on January 1st, 1904.

Reglugerð um hafnsögu á Ísafirði,

nr. 26, 16. febrúar 1904.

1. gr.

Á Ísafirði skal vera einn hafnsögumaður, er ríkisstjórnin skipar til þess eftir uppástungu bæjarstjórnarinnar á Ísafirði. Ríkisstjórnin getur þó, ef bæjarstjórnin óskar þess, skipað einn hafnsögumann í viðbót.

Nú veikist eða deyr hafnsögumaður, og skal þá bæjarfógetinn á Ísafirði skipa einhvern mann til þess að gegna hafnsögumannsstörfum, til þess er ríkisstjórnin skipar nýjan hafnsögumann.

2. gr.

Sá, sem er skipaður hafnsögumaður, á að vera fullra 25 ára, laus við drykkju-skap, áreiðanlegur og góður verkmaður og einkum vel kunnugur innsiglingunni, svo og þekkja nokkuð til þess, hvernig stjórna skal skipi. Hafnsögumaður skal vera búsettur á Ísafirði, og á hann að rita undir eiðstaf um, að hann vilji með alúð og kostgæfni rækja skyldur þær, sem á honum hvíla.

3. gr.

Hafnsögumaður er undanþeginn hvers konar persónulegum störfum í bæjarþarfir, til þess að hann hindrist eigi frá að gegna skyldum sinum.

Regulativ for Lodsning i Købstaden Isafjörður,

Nr. 20, 16. Februar 1904.

§ 1.

• I Isafjörður Købstad skal være en Havnelods, som Ministeriet ansætter efter Forslag fra Isafjörður Byraad. Ministeriet kan dog, naar Byraadet ønsker det, ansætte endnu en Lods.

Naar en Lods bliver syg eller dør, skal Byfogden i Isafjörður ansætte en fungerende Lods indtil Ministeriet har udnævnt en ny.

§ 2.

Den der ansættes som Lods skal være fyldt 25 Aar, ædruelig, paalidelig og arbejdsdygtig, og navnlig være godt kendt med Indsejlingen, ligesom han skal have noget Kendskab til Manøvrering af Skibe. Lodsens skal være bosat paa Isafjörður og skal afgive et edeligt Løfte om, at han vil opfylde de ham paahvilende Pligter samvittighedsfuldt og efter bedste Evne.

§ 3.

Lodsens skal være fritaget for enhver Art af personligt Arbejde for Byen, saaledes at han ikke derved forhindres fra at opfylde sine Forpligtelser.

By-law on Pilotage at the Port of Isafjörður,

No. 20, February 16th, 1904.

Art. 1.

There shall be one pilot at the port of Isafjörður appointed by the Government according to the recommendations of the Isafjörður Town Council. Should the Town Council so desire the Government may, however, appoint one pilot more.

Should a pilot become ill, or die, the sheriff of Isafjörður shall appoint someone to take his place as a pilot, until the Government appoints a new one.

Art. 2

Anyone to be appointed a pilot shall be not less than 25 years of age, sober, trustworthy and a good worker, and particularly familiar with the approach channel, besides having some knowledge of manoeuvring a ship. The pilot shall be domiciled at Isafjörður and shall sign an oath, vowing that he will conscientiously and diligently attend to his duties.

Art. 3.

The pilot shall be exempt from whatever personal service to the municipality, in order that he may not be hindered from attending to his duties.

4. gr.

Hafnsögumaður á að hafa hjá sér ein-tak af reglugerð þessari og hafnsögu-taxtanum á islenzku, dönsku og ensku til sýnis hverjum skipstjóra, er þess krefst, svo og hafnsögumerki, er hann ber á brjosti, skal andvirði þess greitt úr hafnarsjóði Ísafjarðar, og því skilað aftur óskemmdu við lok þjónustu hans. Hafnsögumaður skal hafa nægilega stór-an bát til hafnsögunnar. Hefir lögreglu-stjóri eftirlit með bát þessum og heldur á honum skoðunargerð að minnsta kosti einu sinni ár hvert. Hafnsögubáturinn skal vera auðkenndur með rauðum dúk í seglinu, eða veifu, er honum er róið út í skipið til hafnsögu. Slík segl má hafn-sögumaðurinn eigi láta af hendi við aðra.

5. gr.

Hafnsögumaður á að hafa bók, löggilta af bæjarfógeta, er hann tilgreinir nákvæm-lega, hverjum skipum hann hefir visað leið. Bæjarstjórnin semur form á bók þessari, og skal hún sýnd bæjarfógetan-um að minnsta kosti einu sinni á ári.

6. gr.

Að jafnaði má hafnsögumaður ekki fara burtu úr bænum; þó má bæjarfógeti leyfa honum að bregða sér í burtu, ef hann fær einhvern hæfan mann í sinn stað á meðan, er bæjarfógeti tekur gildan.

Þegar hafnsögumaður aldurs vegna eða

§ 4.

Lodsen skal have hos sig et Eksempplar af dette Regulativ og af Lodstaksten paa Islands, Dansk og Engelsk til Fremvisning for hver den Skibsfører som maatte ønske at se det, saa vel som et Lodsmærke, som han bærer paa Brystet. Dette Mærke bekostes af Isafjörður Havnekasse, og skal ved Lodsens Fratræden ubeskadiget afleveres igen. Lodsen skal have en til Lodsningen passende stor Baad. Politimesteren fører Tilsyn med denne Baad og afholder mindst en Gang aarlig Synsforretning over den. Lodsbaaden skal være kendetegnet ved et rødt Felt i Sejlet eller et Flag, naar den gaar ud for Lodsning. Dette Sejl maa Lodsen ikke overlade til andre.

§ 5.

Lodsen skal have en af Byfogden au-toriseret Protokol, hvori han ombygge-ligt tilfører de Skibe, han har lodset. By-raadet affatter denne Protokol, som skal forevises for Byfogden mindst en Gang om Aaret.

§ 6.

I Almindelighed maa Lodsen ikke for-lade Byen. Dog kan Byfogden tillade ham at tage bort for kortere Tid, naar han anviser en af Byfogden godkendt, kvali-ficeret Mand i sit Sted imedens.

Naar Lodsen paa Grund af Alder eller Svagelighed eller af andre Grunde ikke

Art. 4.

The pilot shall have about him a copy of these by-laws as well as the schedule of pilotage rates in Icelandic, Danish and English, in order to produce the same to any master who may so de-mand, and also the pilot's badge, which he shall carry on his breast and which shall be paid for out of the Ísafjörður harbour fund, the badge to be returned undamaged upon the completion of his service. For his work the pilot shall have a boat of adequate size. The chief of police shall have supervision of that boat and shall have it surveyed at least once a year. The pilot boat shall be distinguished by a red panel in the sail or by a streamer when rowed out to a ship for rendering pilot service. Such a sail the pilot shall not hand over to others.

Art. 5.

The pilot shall have a book, authenti-cated by the sheriff, wherein he accura-tely records which ships he has piloted. The Town Council shall draw up a model for the form of this book, which shall be produced to the sheriff at least once a year.

Art. 6.

As a rule the pilot shall not absent himself from the town. The sheriff may, however, grant him short leaves of ab-sence if he finds someone of whom the sheriff approves to take his place.

When owing to old age, ill-health, or other circumstances the pilot can no

heilsubreysts eða af öðrum ástæðum verður eigi lengur álitinn fær um að gegna stöðu sinni, veitir ríkisstjórnin honum lausn, ef kostur er á, með 3 mánaða fyrirvara.

7. gr.

Ef næm veikindi eru á aðkomuskipi, er hafnsögumaður visar leið, ber honum að gæta fyrirmæla í lögum nr. 65, 19. júní 1933 um varnir gegn því, að næmir sjúkdómar berist til Íslands, 3. kafla, 7. gr.

8. gr.

Brot gegn reglugerð þessari varðar sektum frá 1—10 króna eftir úrskurði bæjarfógetans á Ísafirði, nema þyngri hegning liggi við að lögum.

Hafnsögugjöld fyrir Ísafjarðarkaupstað,

X. Kafli úr hafnarreglugerð fyrir Ísafjarðarkaupstað nr. 63, 27. júní 1929, 27.—29. gr., sbr. Hafnsögutaxta fyrir Ísafjarðarkaupstað nr. 21, 16. febr. 1904, 2.—3. gr.

27. gr.

Öll skip, sem eru 40 nettó smálestir eða meira að stærð, skulu hvort sem þau nota hafnsögu eða eigi, vera skyld að greiða hafnsögugjald í fyrsta skipti á árinu, er þau koma frá útlöndum og leggj-

kan anses for at være i Stand til at bestride sin Stilling, giver Ministeriet ham Afsked, om muligt med 3 Maaneders Opsigelse.

§ 7.

Hvis der er smitsom Sygdom i et ankomende Skib som har Lods om Bord, skal denne iagttage Forskrifterne i Lov nr. 65, 17. Juni 1933 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse til Island § 7.

§ 8.

Overtrædelse af dette Regulativ straffes med Bøder fra 1—10 Kroner efter Afgørelse af Byfogden paa Isafjörður, med mindre vedkommende i Henhold til andre Bestemmelser ifalder strengere Straf.

Lodstakst for Köbstaden Isafjörður,

10 Afsnit i Havnereglement for Köbstaden Isafjörður, Nr. 63, 27. Juni 1929 §§ 27—29, jfr. Havnetakst for Köbstaden Isafjörður Nr. 21, Febr. 1904, §§ 2—3.

§ 27.

Alle Skibe paa 40 Netto-Registertons og derover skal, uanset om de benytter Lods eller ej, betale Lodsafgift første Gang de i Aarets Löb kommer fra Udlandet og forløjrer inden for en Linie som

longer be deemed capable of filling his post, the Government shall place him on the retired list, giving a three months notice if possible.

Art. 7.

Should there be an infectious disease onboard a ship conducted by the pilot, he shall observe the provisions of the Act. nr. 65, June 19th, 1933, on preventive measures against infectious diseases being brought into Iceland, Section III, Art. 7.

Art. 8.

Infringements of these By-laws shall be punishable by fines ranging from 1 to 10 krónur according to the decision of the sheriff of Isafjörður, unless heavier penalties are required by law.

Schedule of Pilotage Rates for Isafjörður Town,

Section X. of the Harbour By-laws for Isafjörður, No. 63, June 27th, 1929, Arts. 27—29; cf. Schedule of Pilotage Rates for Isafjörður, No. 21, February 16th, 1904, Arts. 2—3.

Art. 27.

All ships of 40 tons burden or more, whether they employ a pilot or not, shall pay pilotage on the first occasion in each year when they come from abroad to the port of Isafjörður, if they

ast fyrir innan línu, er hugsast dregin frá Norðurtanganum beint yfir í stein þann á Kirkjubólshlíð, sem er hafnarmerki.

Komi skip oflar á sama ári, skal það eigi greiða hafnsögugjald aftur, nema þegar það notar hafnsögumann.

Undanþegin hafnsöguskyldu eru þó herskip, skemmtiskip og öll fiskiskip.

28. gr.

Hvert skip, sem hafnsögumann notar til hafnarinnar eða frá höfninni, skal greiða hafnsögugjald.

Auk þess skal greiða sérstakt gjald fyrir leiðsögu skipa um höfnina.

29. gr.

Hafnsögugjöld skulu greidd samkvæmt eftirfarandi gjaldskrá af nettó smálest:

a) Fyrir leiðsögu til hafnarinnar:

Fyrir skip	40 til	100 smál.	....	15 kr.
—	—	100 — 200	....	20 —
—	—	200 — 400	....	25 —
—	—	400 — 700	....	30 —
—	—	700 — 1000	....	40 —
—	—	1000 — 1300	....	45 —
—	—	1300 smál. og þar yfir		50 —

b) Fyrir leiðsögu frá höfninni: Sama gjald, sem getur um í staflíð a.

c) Fyrir leiðsögu um höfnina greiðist: Hálf gjald, sem umgetur í staflíð a. Þó ekki minna en 10 krónur.

kan trækkes fra Norðurtangi tværs over til den Sten i Kirkjubólshlíð, som angiver Havnens Grænse.

Kommer et Skib flere Gange i Løbet af Aaret skal det ikke betale Lodspenge med mindre det benytter Lods.

Fritagne for Lodstvang er dog Orlogsskibe, Lystskibe og alle Fiskeskibe.

§ 28.

Ethvert Skib, som benytter Lods til eller fra Havnen, skal betale Lodsafgift.

Desuden betales en særlig Afgift for Lodsning af Skibe paa Havnen.

§ 29.

Lodsafgiften betales efter følgende Takst beregnet efter Nettotonnagen.

a) For Lodsning til Havnen:

For Skibe	40 til	100 tons	....	15 Kr.
—	—	100 — 200	....	20 —
—	—	200 — 400	....	25 —
—	—	400 — 700	....	30 —
—	—	700 — 1000	....	40 —
—	—	1000 — 1300	....	45 —
—	—	1300 tons og derover		50 —

b) For Lodsning fra Havnen: samme Afgift som efter litra a.

c) For Lodsning paa Havnen betales: Halvdelen af den under litra a fastsatte Afgift, dog mindst 10 Kroner.

anchor inside a line imagined as drawn from Norðurtangi straight across to that stone in Kirkjubólshlíð which indicates the boundary of the harbour.

Should a ship come more than once in one year it shall not pay pilotage again unless employing a pilot.

Exempt from compulsory pilotage are war ships, tourist ships and all fishing vessels.

Art. 28.

Any ship employing a pilot to or from the port shall pay pilotage.

In addition special payment shall be made for the piloting of ships from one place to another inside the harbour.

Art. 29.

Pilotage shall be payable according to the following rates calculated on the basis of net tonnage:

a) For piloting into the port:

For ships of	40 to	100 tons	15 kr.
—	—	100 — 200	20 —
—	—	200 — 400	25 —
—	—	400 — 700	30 —
—	—	700 — 1000	40 —
—	—	1000 — 1300	45 —
—	—	1300 tons and above	50 —

b) For piloting ships out of the harbour: Same rates as under a) above.

c) For pilot services inside the harbour: Half the rates specified under a) above, with, however, a minimum of 10 krónur.

2. gr.

Ef hafnsögumanni er eigi fært fyrir veðri að fara út í skip til hafnsögu með minni bát en sexæring, á hann að fá borgun fyrir aukakostnað, er af því leiðir. En skylt er honum að skýra lögreglustjóra frá þessu, þegar er hann kemur í land.

3. gr.

Ef hafnsögumaður sökum veðurs eða fyrir því að varpa þarf, verður að vera lengur á skipi en 6 klukkustundir, á hann auk hafnsögugjaldsins að fá 1 kr. fyrir hverja klukkustund er fram yfir er, en þó eigi meir en 6 kr. um sólarhringinn. Á meðan hafnsögumaður er á skipi, á hann að fá kauplaust fæði handa sér og mönnum sínum.

Hafnsögugjöld fyrir Vestmannaeyjakaupstað,

18. gr. hafnarreglugerðar fyrir Vestmannaeyjakaupstað, Nr. 70, 30. ágúst 1926.

Öll aðkomuskip, sem fara inn á Innrihöfn, skulu, hvort sem þau nota hafnsögumann eða eigi, skyld að greiða hafnsögugjald eins og hér segir, reiknað af nettóstærð skipsins:

§ 2.

Naar en Lods paa Grund af daarligt Vejr ikke kan komme ud i et Skib for Lodsning med mindre Fartøj end en 6-Aarersbaad, tilkommer der ham Betaling for de Ekstraomkostninger, som følger deraf. Men han har at give Politimesteren Beretning derom, saa snart han kommer i Land.

§ 3.

Naar en Lods paa Grund af daarligt Vejr eller fordi der maa varpes nødes til at blive om Bord mere end 6 Timer, tilkommer der ham foruden Lodspenge 1 Kr. hver Time der ud over, dog ikke over 6 Kr. i Døgnet. Medens Lodsens er om Bord, tilkommer der ham fri Kost for ham og hans Mænd.

Lodstakst for Købstaden Vestmannaeyjar,

§ 18 i Havnereglement for Købstaden Vestmannaeyjar, Nr. 70, 30. August 1926.

Alle Skibe, som gaar ind paa Inderhavnen skal, hvad enten de benytter Lods eller ej, betale følgende Lodsafgift, beregnet efter Skibets Nettotonnage:

Art. 2.

Should weather prevent the pilot from going onboard a ship for the purpose of piloting the same in a smaller craft than a six-oared boat, he is entitled to be indemnified of the extra expense so incurred; but he shall report the fact to the chief of police as soon as he returns ashore.

Art. 3.

Should the pilot because of weather conditions, or because it is necessary to drop anchor, be forced to remain onboard a ship for more than 6 hours, he shall, beside the pilotage, be paid at the rate of 1 króna for every hour in excess of that time, though not over 6 krónur a day (i. e. 24 hours). While the pilot is onboard he shall receive board free of charge for himself and his assistants.

Schedule of Pilotage Rates for Vestmannaeyjar Town,

Art. 18 of the Harbour By-laws for Vestmannaeyjar, No. 70, August 30th, 1926.

All ships going into the inner harbour shall, whether they employ a pilot or not, pay pilotage according to the following rates, based upon the net tonnage of the ship:

a) Fyrir leiðsögu til hafnarinnar og frá:

	Inn:	Út:
Skip undir 100 smál. greiði	20 kr.	15 kr.
— frá 100 til 149 smál. —	30 —	20 —
— — 150 — 199 — —	35 —	30 —
— — 200 — 249 — —	45 —	35 —
— — 250 — 299 — —	55 —	45 —
— — 300 — 399 — —	65 —	60 —
— — 400 — 499 — —	80 —	70 —
— — 500 — 549 — —	90 —	85 —
— — 550 smál. og þar yfir	110 —	90 —

b) Fyrir skip, sem þurfa aðstoðar hafn-
sögumanns á Ytriðhöfn, hafnarlegu eða
annarsstaðar kringum Eyjarnar, greið-
ist helmingi minna gjald en undir
stafl. a.

c) Fyrir að vera úti i skipum eða fara
með þau til nærliggjandi hafna, kr.
20,00 á dag, auk gjalds þess, er áður
greinir undir stafl. a. eða b.

Innlend skip eða bátar greiði hafn-
sögugjald einu sinni á ári, ef þau koma
á Innri höfn, nema þau noti aðstoð hafn-
sögumanns.

a) For Lodsning til og fra Havnen:

	Ind:	Ud:
Skibe under 100 tons betaler	20 Kr.	15 Kr.
— fra 100 til 149 tons —	30 —	20 —
— — 150 — 199 — —	35 —	30 —
— — 200 — 249 — —	45 —	35 —
— — 250 — 299 — —	55 —	45 —
— — 300 — 399 — —	65 —	60 —
— — 400 — 499 — —	80 —	70 —
— — 500 — 549 — —	90 —	85 —
— — 550 tons og derover	110 —	90 —

b) For Skibe som ønsker Lodsens As-
sistance paa Yderhaven, Reden eller
andetsteds i Öernes Nærhed betales
Halvdelen af den under litra a anførte
Afgift.

Indenlandske Skibe eller Baade be-
taler kun Lodsafgift en Gang aarlig naar
de gaar ind paa Inderhavnen, med
mindre de benytter Lods.

a) For pilot services to or from the har-
bour:

	In	Out
Ships under 100 tons shall pay	20 kr.	15 kr.
— of 100 to 149 tons shall pay	30 —	20 —
— — 150 — 199 — —	35 —	30 —
— — 200 — 249 — —	45 —	35 —
— — 250 — 299 — —	55 —	45 —
— — 300 — 399 — —	65 —	60 —
— — 400 — 499 — —	80 —	70 —
— — 500 — 549 — —	90 —	85 —
— — 550 tons or more ..	110 —	90 —

b) Ships requiring pilot services in the
outer harbour, the roads, or elsewhere
round the Islands, shall pay half the
rates specified under a) above.

c) For remaining onboard ships, or
conducting them to neighbouring
ports, a *per diem* allowance of 20
krónur shall be paid, in addition to
the rates specified under a) and b)
above.

Icelandic ships and boats shall pay
pilotage once a year if entering the inner
harbour, unless they employ a pilot.

Lög um varnir gegn því, að
næmir sjúkdómar berist til
Íslands,

nr. 65, 19. júní 1933.

I. KAFLI

Orðaskýringar og almenn ákvæði.

1. gr.

Í lögum þessum hafa orð þau, er nefnd eru hér á eftir, þá merking, sem tilfærð er við hvert þeirra.

„Útlönd“ merkir öll lönd önnur en Ísland.

„Skip“ tekur yfir sérhvert fljótandi far.

„Aðkomuskip“ er hvert skip, sem hér kemur að landi, ef það annaðhvort siðast hefir lagt út frá útlöndum eða á leið sinni tekið við mönnum eða farangri frá öðru skipi, er siðast hefir lagt út frá útlöndum. Er skipið aðkomuskip þar til það hefir fengið heilbrigðisvottorð á íslenskri höfn.

„Sóttgæzluskirteini“ merkir skirteini gefið út af heilbrigðisyfirvaldi því, er í hlut á, um það, hvort nokkur erlend eða önnur sérstaklega tilgreind næm sóttgangi á brottfararstaðnum eða þar í nánd.

„Erlendar sóttir“ tekur yfir pest (pestis), austurlenzka kóleru, (cholera asiatica), bólu sótt (variola), dílasótt (typhus exanthematicus), blóðkreppusótt (dysenteria tropica) og gula hita sótt (febris flava).

„Heilbrigðisvottorð“ merkir vottorð, er aðkomuskip fær hjá sóttgæzlumanni

Lov om Foranstaltninger mod
smitsomme Sygdommes
Indførelse til Island,

Nr. 65, 19. Juni 1933.

KAPITEL I.

*Ordforklaring og almindelige
Bestemmelser.*

§ 1.

I denne Lov har nedennævnte Ord den ved hvert af dem angivne Betydning.

„Udland“ betyder alle andre Lande end Island.

„Skib“ betegner ethvert flydende Fartøj.

„Fremmed Skib“ er ethvert Skib, som kommer her til Landet, naar det enten sidst er afgaaet fra Udlandet eller i Søen fra andet senest fra Udlandet afgaaet Skib har modtaget Personer eller Gods. Det vedbliver at være „fremmed Skib“ indtil det har faaet Sundhedsattest i en islandsk Havn.

„Sundhedspas“ betegner en Attest udstedt af vedkommende Sundhedsmyndighed om, hvorvidt der paa Afgangstedet eller i dets Nærhed hersker nogen udenlandsk eller nogen anden særlig opgiven smitsom Sygdom.

„Udenlandske Sygdomme“ omfatter Pest (pestis), asiatisk Kólera (cholera asiatica), Kopper (variola), Plettyfus (typhus exanthematicus), Dysenteri (dysenteria tropica) og gul Feber (febris flava).

„Sundhedsattest“ betegner en Attest,

Act respecting preventive mea-
sures against infectious diseases
being brought into Iceland,

No. 65, June 19th, 1933.

SECTION I

Interpretations and general provisions.

Art. 1.

In the present Act the words listed below shall have the significance stated under each of them.

„Foreign countries“ includes any country other than Iceland.

„Ship“ includes any floating craft.

„Incoming ship“ means any ship coming to this country when either its last port of call was in a foreign country, or it has on its way received onboard either persons or effects from another ships whose last port of call was in a foreign country. The ship remains an incoming ship until it has been given a bill of free pratique in an Icelandic port.

„Bill of health“ means a certificate given by the sanitary authority concerned, stating as to whether any foreign or other specifically mentioned infectious disease has occurred at the port of departure or in its vicinity.

„Foreign diseases“ includes plague (pestis), cholera (cholera asiatica), smallpox (variola), typhus fever (typhus exanthematicus), dysentery (dysenteria tropica), and yellow fever (febris flava).

á komustað sinum hér við land, þess efnis, að ekkert sé því til fyrirstöðu samkvæmt lögum þessum, að mönnum eða farangri frá skipinu sé hleypt í land á höfnum á Íslandi.

„Sóttgæzlumaður“ er sá maður í hafnarstað á Íslandi, er samkvæmt lögum þessum skal skoða sóttgæzluskirteini að komuskipa og veita þeim heilbrigðisvottorð.

„Höfn“ merkir löggilta höfn, þar sem sóttgæzlumaður er (5. gr.).

„Farangur“ tekur yfir alla lausa muni í skipi, líka afla.

„Bannaður farangur“ merkir farangur, sem ráðherra hefir bannað með auglýsingu að flytja inn vegna sóthættu, eða þá bundið hann vissum skilyrðum (21. gr.).

2. gr.

Skipstjóri á skipi, sem fer frá útlöndum til Íslands og ætlar sér að hafa samband við land eða landsbúa, en tekur ekki með sér sóttgæzluskirteini, skal kynna sér, hvort alvarlegir, næmir sjúkdómar ganga á brottfararstaðnum eða þar í nánd um það leyti, sem hann leggur af stað, og vera við því búinn að láta í té skriflega yfirlýsingu þar að lúandi samkvæmt 8. gr.

som et fremmed Skib faar hos Karantænebetjenten paa Ankomststedet her i Landet, for at der efter nærværende Lov intet er til Hinder for, at Personer eller Gods fra Skibet landsættes i islandske Havne.

„Karantænebetjent“ er den Person paa islandsk Havneste, som i Medfør af denne Lov har at syne fremmede Skibes Sundhedspas og meddele dem Sundhedsattest.

„Havn“ betegner et autoriseret Handelssted, hvor der findes en Karantænebetjent (§ 5).

„Gods“ indbefatter alle løse Genstande i Skibet, derunder Fangst.

„Forbudt Gods“ betegner Gods, hvis Indførsel er forbudt ved ministeriel Bekendtgørelse paa Grund af Smittefare, eller er gjort afhængig af visse Betingelser (§ 21).

§ 2.

Föreren af et Skib, der aagaar fra Udlandet til Island og vil have Forbindelse med Land eller Indbyggerne, men ikke medfører Sundhedspas, skal gøre sig bekendt med, hvorvidt farlige, smitsomme Sygdomme hersker paa Afgangsstedet eller i dets Nærhed ved Skibets Afgang, og være forberedt paa at skulle afgive en skriftlig Erklæring desangaaende i Henhold til § 8.

„Bill of free pratique“ means a certificate given to an incoming ship by the sanitary officer at its port of arrival in this country, declaring that with regard to the provisions of the present Act there is no objection to the landing of persons or effects from the ship in Icelandic ports.

„Sanitary officer“ is the officer at an Icelandic port who in pursuance of the present Act shall inspect the bills of health for incoming ships and give to them free pratique.

„Port“ means any legalized port where there is stationed a sanitary officer (Art. 5).

„Effects“ means any movables onboard a ship, including catch.

„Contraband effects“ means any effects the importation of which the Minister has forbidden by proclamation because of danger of infection, or which he has subjected to certain restrictions (Art. 21).

Art. 2.

Any master of a ship leaving a foreign port for Iceland and intending to have intercourse with land or with persons from there, and does not provide himself with a bill of health, shall satisfy himself as to whether any infectious disease of a serious nature has occurred at the port of departure or in its vicinity about the time of his departure and be prepared to give a written declaration on the subject in pursuance of Art. 8. below.

Ékkert aðkomuskip má, nema tilneytt sé, hleypa mönnum eða farangri í land, né hafa annað samband við land eða landsbúa, annarsstaðar en á höfnum, sbr. 7. gr.

4. gr.

Íslenzk skip skulu ekki utan hafna, hvorki innan landhelgi né utan, taka við mönnum né farangri úr aðkomuskipum, hleypa mönnum út í slík skip né hafa önnur mök við þau eða menn úr þeim, nema tilneydd séu.

II. KAFLI

Sóltvarnarnefndir og sóltvarnarhús.

5. gr.

Sóltvarnarnefnd skal vera í hverjum kaupstað og á hverjum löggiltum verzlunarstað hér á landi.

Í kaupstöðum skulu í nefndinni vera bæjarfógeti (í Reykjavík tollstjóri), héraðslæknir og einn maður, er bæjarstjórnin kýs úr sínum flokki. Bæjarfógeti (í Reykjavík tollstjóri) er formaður nefndarinnar og sóltgæzlumaður.

Á öllum öðrum stöðum skal í nefndinni vera sýslumaður, hafi hann aðsetur þar á staðnum, héraðslæknir og einn maður, er sýslunefnd kýs, búsettur þar. Hafi sýslumaður eigi aðsetur á verzlunarstaðnum, skal umboðsmaður hans þar koma í hans stað. Sýslumaður eða um-

Intet ankommende Skib maa uden Nödvendighed landsætte Personer eller Gods eller have anden Forbindelse med Land eller Indbyggerne andre Steder end i Havne, jfr. § 7.

§ 4.

Udenfor Havnene maa islandske Skibe hverken paa Söterritoriet eller udenfor dette uden Nödvendighed tage om Bord Personer eller Gods fra fremmede Skibe, tillade Personer at gaa om Bord i saadanne Skibe eller have anden Forbindelse med dem eller Personer derfra.

KAPITEL II.

Karantænekommissioner og Karantæneanstalt.

§ 5.

Í enhver Købstad og paa ethvert autoriseret Handelssted her i Landet skal der være en Karantænekommission.

Í Købstæderne bestaar Kommissionen af Byfogden (í Reykjavík Tolldirektören), Distriktslægen og et af Byraadet af dets Midte valgt Medlem. Byfogden (í Reykjavík Tolldirektören) er Formand for Kommissionen og Karantænebetjent.

Paa alle andre Steder bestaar Kommissionen af Sysselmanden, hvis han er bosat paa Stedet, Distriktslægen og en af Sysselforstanderskabet valgt, paa Stedet bosat Mand. Er Sysselmanden ikke bosat paa Handelsstedet, træder hans værende Repræsentant í hans Sted. Sys-

No incoming ship shall, except in cases of emergency, land persons or effects, or otherwise have intercourse with land or its inhabitants anywhere but at ports; cf. Art. 7 below.

Art. 4.

Icelandic ships shall nowhere but in ports, neither inside nor outside the territorial limit, receive persons or effects from incoming ships, embark persons onboard such ships, or have other intercourse with them or persons from onboard the same, except in cases of emergency.

SECTION II

Sanitary Commissions and Isolation Hospitals.

Art. 5.

There shall be a sanitary commission in each town and at each legalized trading station in Iceland.

In towns the commission shall consist of the sheriff (in Reykjavik the comptroller of customs), the district medical officer, and one member elected by the town council. The sheriff (in Reykjavik the comptroller of customs) shall be the chairman of the commission as well as sanitary officer.

At all other ports the commission shall consist of the sheriff, if he resides there, the district medical officer, and one member, a local resident, elected by the district council. Should the sheriff not

boðsmaður hans er formaður nefndarinnar og sóttgæzlumaður.

Sóttvarnarnefndir skulu sjá um, að lögum þessum sé hlýtt.

Hafnsögumönnum, hreppstjórum, bæjar- og sveitarstjórnnum er skylt að aðstoða sóttvarnarnefndir við skyldustörf þeirra.

Sóttvarnarnefndir og héraðslæknar skulu við framkvæmdir þessara laga, jafnan þegar unnt er, leita sem nánasta leiðbeininga landlæknis. Þegar um meiri háttar ráðstafanir er að ræða, skal, ef við verður komið, leita fyrirfram samþykkis ráðherra, og einkum, ef um er að ræða ráðstafanir samkvæmt ákvæðum 3. og 4. málsg. 8. greinar, 13.—17., 19. og 20. greinar, en tilkynna skal annars tafarlaust allar þess háttar ráðstafanir, sem gerðar eru án slíks samþykkis.

Ráðherra setur að öðru leyti reglur um störf sóttvarnarnefnda.

6. gr.

Í Reykjavík skal vera sóttvarnarhús fyrir allt landið, sóttvarnarhús ríkisins, er sé jafnan til taks með öllum útbúnaði til þess að taka við sjúkum mönnum frá aðkomuskipum, ef þörf gerist að sóttkvía þá. Sóttvarnarnefndin í Reykjavík skal hafa umsjón yfir húsinu, ánnast viðhald á því og öllum útbúnaði

selnanden eller hans Repræsentant er Kommissionens Formand og Karantænebetjent.

Karantænekommissionerne har at paa-se, at denne Lovs Bestemmelser efterkommes.

Lodser, Repstyrere, Byraad og Repsforstanderskaber er pligtige at bistaa Karantænekommissionerne ved Varetagelsen af deres Hverv.

Karantænekommissioner og Distriktslæger skal ved Udøvelsen af denne Lov, stadig, saa vidt muligt indhente nøjagtige Instruktioner fra Landfysikus. Naar der er Tale om vigtigere Foranstaltninger, skal Ministerens Samtykke saa vidt görligt forud indhentes, og da navnlig naar det drejer sig om Foranstaltninger i Henhold til Bestemmelserne i § 8, 3. og 4. Stykke og §§ 13—17, 19 og 20, men iøvrigt skal alle den Art Foranstaltninger, der træffes uden saadant Samtykke, ufortøvet indberettes.

Ministeren udsteder iøvrigt Anordninger om Kommissionernes Virksomhed.

§ 6.

I Reykjavík skal der være en Karantæneanstalt for hele Landet, Statens Karantæneanstalt, der til enhver Tid fuldstændig udstyret skal staa rede til fra fremmede Skibe at modtage Patienter, som det er nødvendigt at sætte i Karantæne. Karantænekommissionen i Reykjavík skal have Tilsyn med Anstalten,

reside at the trading station, his local deputy shall take his place. The sheriff, or his deputy, shall be chairman of the commission as well as sanitary officer.

The sanitary commission shall see that the present law be obeyed.

It shall be incumbent upon pilots, parish clerks, and town and parish councils to assist the sanitary commission in its official work.

Sanitary commissions and district medical officers shall in the application of this law whenever possible obtain the instructions of the chief medical officer to the fullest extent practicable. When it is the question of adopting drastic measures, the sanction of the Minister shall, if possible, be obtained beforehand, and particularly so if steps are to be taken in pursuance of the third and fourth paragraphs of Art. 8, or Arts 13—17, 19 and 20, but otherwise notification shall forthwith be given of all steps of that nature taken without the sanction of the Minister.

In other respects the work of the sanitary commissions shall be subject to rules given by the Minister.

Art. 6.

In Reykjavík there shall be an isolation hospital for the whole country, the Government isolation hospital, which shall constantly be in readiness with all equipment for receiving from incoming ships sick persons when they require to be isolated. The Reykjavík sanitary commission shall superintend the

þess, og ráða þjónustufólk eftir þörfum, er jafnan sé til taks.

Héraðslæknirinn í Reykjavík annast lækningu þeirra sjúklinga, sem hafðir eru í sóttvarnarhúsinu, nema ráðherra skipi til þess annan lækni.

Ráðherra setur reglur um afnot sóttvarnarhússins.

drage Omsorg for dens Vedligehold og Udstyr, og ansætte det nødvendige Personale, som til enhver Tid skal være disponibelt.

Distriktslægen i Reykjavík behandler de i Karantæneanstalten indlagte Patienter, med mindre Ministeren antager en anden Læge der til.

Ministeren udsteder Regler om Karantæneanstaltens Benyttelse.

isolation hospital, see that it be kept in good repair together with all equipment, and engage the requisite number of servants who shall constantly be in readiness.

The district medical officer for Reykjavík shall attend to the partients of the isolation hospital, unless the Minister appoint another medical man for doing so.

The Minister shall give rules respecting the use of the isolation hospital.

III. KAFLI

Almenn ákvæði um varnir gegn næmum sjúkdómum.

7. gr.

Nú vill aðkomuskip hleypa mönnum eða farangri á land á höfn eða hafa önnur mök við land eða menn úr landi, sbr. 3. gr., og skal það þá biðja þess, að sóttgæzlumaður (eða í kaupstöðum fyrir hans hönd tollgæzlumaður eða lögregluþjónn) komi út að skipinu eða út í skipið. Gerir skipstjóri sóttgæzlumanni grein fyrir heilsufari manna á skipinu og leggur fyrir hann sóttgæzluskirteini þess, ef til er. Á undan sóttgæzlumanni má enginn fara út í skipið úr landi né frá öðrum skipum, nema hafnsögumaður, ef nauðsyn krefur, og enginn má fara úr skipinu, ekki heldur hafnsögumaður né sóttgæzlumaður, engan farangur setja á land né í önnur skip, og engin mök hafa við land eða menn úr landi fram yfir það, sem leiðir af ákvæðum 8. greinar,

KAPITEL III.

Almindelige Bestemmelser om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdomme.

§ 7.

Ønsker et fremmed Skib at landsætte Personer eller Gods i en Havn eller have anden Forbindelse med Land eller med Personer fra Land, jfr. § 3, skal Skibet afvente, at Karantænebetjenten (eller i Købstæder paa hans Vegne en Toldbetjent eller Politibetjent) kommer ud til Skibet eller om Bord. Skibsføreren aflægger overfor Karantænebetjenten Beretning om Sundhedstilstanden hos alle ombordværende og foreviser ham Skibets Sundhedspas, om saadant forefindes. For Karantænebetjenten maa ingen fra Land eller fra andre Skibe gaa om Bord, undtagen om fornødent Lodsen, og ingen maa forlade Skibet, heller ikke Lodsen eller Karantænebetjenten, intel Gods bringes i Land eller overføres til andre Skibe og Skibet maa ingen For-

SECTION III

General provisions for the prevention of infectious diseases.

Art. 7.

Should an incoming ship wish to land persons or effects at a port, or to have some other intercourse with land, or with persons therefrom, cf. Art. 3 above, it shall wait until the sanitary officer (or in towns a customs officer or a policeman on his behalf) comes out to the ship or onboard the ship. The master shall report to the sanitary officer on the state of the health of persons onboard the ship and produce to him the ship's bill of health, if there is one. Prior to the sanitary officer no one shall go onboard the ship either from ashore or from other ships, except the pilot when necessary, and no one shall leave the ship, not even the pilot or the sanitary officer, and no effects shall be landed or taken onboard other ships, and no in-

fyrir en skipstjóri hefir fengið heilbrigðisvottorð samkvæmt 8. grein.

8. gr.

Nú leggur skipstjóri á aðkomuskipi fram fullgilt sóttgæzluskirteini, og er þess eigi getið í því, og heldur eigi kunnugt eða grunað á annan hátt, að á brottfararstað skipsins hafi gengið alvarlegur, næmur sjúkdómur. Skal þá sóttgæzlumaður þegar veita skipinu heilbrigðisvottorð, ef skipstjóri lýsir því yfir fyrir honum, að í skipinu séu eigi eða hafi verið á leiðinni menn með sjúkdóma, er grunur gæti leikið á að væru næmir, og að hann viti ekki til, að skipið geti verið sóttmengað á annan hátt.

Hafi skipið ekkert eða ekki fullgilt sóttgæzluskirteini, skal sóttgæzlumaður engu að síður að jafnaði tafarlaust veita því heilbrigðisvottorð, ef skipstjóri lætur honum í té skriflega yfirlýsingu upp á æru og samvizku um, að honum sé ekki kunnugt um, að á brottfararstaðnum hafi gengið neinn alvarlegur næmur sjúkdómur, að á skipinu séu eigi eða hafi verið, hvorki á brottfararstaðnum né á leiðinni, menn með sjúkdóma, er grunur gæti leikið á, að væru næmir, eða lík manna, sem dánir séu úr næmum sjúkdómum, og að hann viti ekki til, að skipið geti verið sóttmengað á annan hátt.

Ef þess er getið í sóttgæzluskirteini skipsins, eða kunnugt eða grunað á ann-

bindelse have med Land eller Personer fra Land, udover hvad der fremgaar af Bestemmelserne i § 8, førend Skibsføreren har erhvervet Sundhedsattest i Henhold til § 8.

§ 8.

Saaframt Skibsføreren paa et fremmed Skib fremlægger fuldgyltigt Sundhedspas og der i samme ikke findes nogen Bemærkning om, og man heller ikke ad anden Vej har Vished for eller Mistanke om, at der paa Skibets Afgangssted har hersket nogen farlig smitsom Sygdom, meddeler Karantænebetjenten straks Skibet Sundhedsattest, forudsat at Skibsføreren overfor ham erklærer, at der ikke om Bord findes eller paa Rejsen har været Personer lidende af Sygdomme, der kan antages at være smitsomme, og at Skibet ikke ham bekendt kan være smittefarligt paa anden Maade.

Har Skibet intet Sundhedspas eller dette ikke er fuldgyltigt, bør Karantænebetjenten desuagtet i Almindelighed uden Ophold meddele Sundhedsattest, hvis Skibsføreren afgiver en skriftlig Erklæring paa Tro og Love om, at der ikke ham bekendt paa Afgangsstedet har hersket nogen farlig smitsom Sygdom, at der ikke er eller har været Personer om Bord, hverken paa Afgangsstedet eller paa Rejsen, med Sygdomme, der kan formodes at være smitsomme, eller Lig af Personer der er afgaaet ved Døden som Følge af smitsom Sygdom, og at Skibet ikke ham

tercourse shall be had with land or with persons therefrom, except as follows from the provisions of Art. 8 below, until the master has obtained a bill of free practise in accordance with Art. 8 below.

Art. 8.

Should the master of an incoming ship produce a valid bill of health wherein it is not stated, nor is it otherwise known or suspected, that there has been an infectious disease of a serious nature at the ship's port of departure, the sanitary officer shall at once grant the ship free practise, provided the master declare to him that there are not on-board and have not been during the voyage persons suffering from sickness which could be suspected of being infectious, and that he has no knowledge of the ship's possibly being otherwise infected.

Should the ship have no bill of health, or not a valid one, the sanitary officer shall nevertheless as a rule at once grant to it free practise, if the master upon his word of honour declare to him in writing that he is not aware that at the port of departure there was any infectious disease of a serious nature, and that onboard the ship there neither are nor have been, either at the port of departure or during the voyage, persons suffering from sickness which could be suspected of being infectious, or the bodies of persons who have died of infectious diseases, and that he has no

an hátt, að alvarlegur næmur sjúkdómur hafi verið á brottfararstaðnum, ef sjúkir menn eru eða hafa verið á skipinu á leiðinni, eða lík, og grunur er á, að um næman sjúkdóm sé eða hafi verið að ræða, eða grunur er um sóltmengun skipsins á annan hátt, svo og ef framburður eða vottorð skipstjóra er á einhvern hátt tortryggilegt, þá má eigi veita heilbrigðisvottorð fyrr en héraðslæknir hefir rannsakað skipið og úrskurðað, að heilbrigðisvottorð megi gefa. Nú reynist erlend sótt í skipinu, og skal þá farið með það samkv. ákvæðum IV. kafla þessara laga, en ef um annan næman sjúkdóm er að ræða, sem opinberum vörnum er beitt við samkv. lögum um varnir gegn útbreiðslu næmra sjúkdóma, eða héraðslæknir telur ástæðu til að beita slíkum vörnum, skal farið með skipið samkv. ákvæðum þeirra laga og ekki veita því heilbrigðisvottorð fyrr en þær ráðstafanir hafa verið gerðar, að öruggt þykir, að sjúkdómurinn berist ekki í land eða breiðist út.

Læknisrannsókn á skipi og þeim, er á því eru, skal jafnan fram fara svo fljótt sem auðið er, og öllum sóttvarnarráðstöfunum skal, eftir því sem unnt er, haga svo, að skipinu verði til sem minnstrar tafar og trafala. Sé héraðslæknir eigi viðstaddur, er sóttvarnarnefnd heimilt að fela öðrum lækni rannsóknina. Sé enginn læknir viðstaddur, skal skipstjóra gefinn kostur á að leita annarar hafnar, þar sem læknir býr. Ef einangra þarf sjúklinga af skipinu, en tormecki eru á að gera það á staðnum,

bekendt kan være smittefarligt paa anden Maade.

Dersom det siges i Skibets Sundhedspas, eller man paa anden Maade er bekendt med eller har Mistanke om, at der paa Afgangsstedet har hersket nogen farlig smitsom Sygdom, dersom der er eller har været Patienter om Bord paa Rejsen, eller Lig, og der er Grund til at antage at der er eller har været Tale om en smitsom Sygdom, eller der er Mistanke om at Skibet paa anden Maade er smittefarligt, eller dersom Skibsførerens Forklaring eller Attest paa en eller anden Maade ikke er fuldt betryggende, maa Sundhedsattest ikke meddeles, for Distriktslægen har undersøgt Skibet og bestemt, at Sundhedsattest maa udstedes. Findes der udenlandsk Sygdom om Bord, skal Bestemmelserne i denne Lovs Kapitel IV finde Anvendelse, men i Tilfælde af anden smitsom Sygdom, ved hvilken der træffes offentlige Foranstaltninger i Henhold til Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Udbredelse, eller hvis Distriktslægen finder Anledning til at træffe saadanne Foranstaltninger, skal sidstnævnte Lovs Bestemmelser finde Anvendelse paa Skibet og der maa ikke udstedes Sundhedsattest til Skibet, før de fornødne Foranstaltninger til Sikkerhed mod, at Sygdommen føres i Land eller udbredes, er truffet.

Lægeefftersyn af Skib og ombordværende skal altid foregaa saa hurtigt som muligt, og alle Karantæneforanstaltninger skal saa vidt muligt ordnes saa-

knowledge of the ship's possibly being otherwise infected.

Should it be stated in the ship's bill of health, or be otherwise known or suspected, that an infectious disease of a serious nature has been at the port of departure; if sick persons are or have been onboard the ship during the voyage; or dead bodies, there being a suspicion that the illness was of an infectious nature; or if the ship is suspect of being otherwise infected; or if the master's statement or declaration are in any way suspicious, then free practice shall not be granted until the district medical officer has inspected the ship and given his decision that free practice may be granted. Should a foreign disease be found onboard the ship, it shall be dealt with according to the provisions of Section IV of the present Act, whereas should it be a case of some other infectious disease against which preventive measures are publicly enforced in pursuance of the Infectious Disease Prevention Act. (No. 66/1933); or the district medical officer deem it needful to enforce such measures, then the ship shall be dealt with according to the provisions of that Act., and it shall not be granted free practice until such measures have been taken as shall be deemed effective for preventing the disease from being carried into this country or spreading there.

Medical inspection of a ship and of those onboard the same shall regularly be carried out with as little delay as

er heimilt að vísa skipinu til næstu hafnar, þar sem einangrun er framkvæmanleg, en þó því aðeins, að sjúklingum sé eigi hætta búin af þeim flutningi. Ef skipið er sóttkvíð, er skipstjóra heimilt að velja sér höfn til að liggja á, að svo miklu leyti sem það kemur ekki í bága við nauðsynlega lækisrannsókn og lækiseftirlit.

Þegar skip strandar, skal sá, er ræður fyrir björguninni, sjá um, að farið sé eftir fyrirmælum greinar þessarar og 7. greinar, að svo miklu leyti, sem því framast verður við komið.

9. gr.

Ráðherra getur veitt herskipum, sem hafa lækni, þá tilslökun á ákvæðum 7. og 8. greinar, sem ráðlegt þykir og gerlegt eftir atvikum.

ledes, at Skibet forsinkes og ulejlighes mindst muligt. Er Distriktslægen ikke til Stede, kan Karantænekommissionen overdrage Eftersynet til en anden Læge. Findes der ingen Læge paa Stedet, skal der gives Skibsføreren Adgang til at søge en anden Havn, hvor Læge findes. Dersom en Patient fra Skibet bør isoleres, men dette ikke kan ske paa Stedet, kan Skibet henvises til en anden Havn, hvor Isolation kan foregaa, dog forudsat at Patienten ikke ved Rejsen udsættes for Fare. Dersom Skibet sættes i Karantæne, har Skibsføreren Ret til at vælge i hvilken Havn han vil ligge, for saa vidt dette ikke kommer i Strid med de nødvendige Lægeundersøgelser og Lægetilsyn.

I Strandingstilfælde skal den som forestaar Bjærgningen sørge for, at de i denne Paragraf og i § 7 fastsatte Bestemmelser efterleves, saa vidt Forholdene tillader.

§ 9.

Ministeren kan tilstaa Orlogsskibe, der har Læge ombord, Lempelser med Hensyn til Bestemmelserne i §§ 7 og 8 i den Udstrækning, som det efter Omstændighederne kan anses forsvarligt og gennemførligt.

possible, and all quarantine measures shall, in so far as practicable, be so enforced as to subject the ship to the minimum delay and inconvenience. Should the district medical officer be absent, the sanitary commission may entrust the inspecting to another medical man. Should no medical man be present, the master shall be given the option of seeking another port where there is a resident surgeon. Should it be necessary to isolate patients onboard the ship and there are difficulties in doing this in that port, the master may be ordered to proceed to the nearest port where isolation is feasible, provided that such transportation does not expose patients to any dangers. Should the ship be put into quarantine, the master shall be entitled to the choice of ports wherein to lie, in so far as this shall be compatible with the necessary medical inspection and medical control.

When a ship has been stranded, the person who superintends the salvage work shall see that the provisions of the present Article as well as Art. 7 above be observed to the utmost extent practicable.

Art. 9.

The Minister may grant to warships who have their own surgeons such modification of the provisions of Arts. 7 and 8 above as in the view of circumstances may be thought right and justifiable.

Sérstök ákvæði um varnir gegn erlendum sóttum.

10. gr.

Í hvert sinn er áreiðanleg vitneskja er fengin um, að einhver erlend sótt hafi gert vart við sig einhversstaðar í útlöndum, og ástæða er til að ætla að sóttin geti horizt þaðan til Íslands, gefur ráðherra út auglýsingu um, að sjúkdómur sá sé talinn ganga á þessum stað, og ef svo virðist, sem eigi sé beitt fulltryggunum vörnum gegn því, að sóttin breiðist út þaðan, á stöðum þar í nánd, svo víða sem ástæða þykir til.

Þessu skal þó eigi beitt, ef aðeins ein manneskja eða örfáar hafa sóttina og eigi er ástæða til að ætla, að hún muni breiðast út.

Ráðherra gefur aftur út auglýsingu um, hvenær ráðstöfunum þessum skuli hætt.

11. gr.

Þá er svo ber til:

- 1) að skip kemur frá eða hefir á leið sinni haft viðskipti við stað, sem auglýsing er gefin út um samkvæmt 10. grein, eða stað, sem getið er um í sóttgæzluskirteini skipsins, eða á annan hátt er víska fyrir eða grunur á, að erlend sótt gangi á;

Særlige Bestemmelser om Foranstaltninger mod udenlandske Sygdomme.

§ 10.

Naar paalidelig Efterretning haves om, at en udenlandsk Sygdom maa vist sig paa et eller andet Sted i Udlandet og der er Grund til at antage, at Sygdommen derfra kan føres til Island, udsteder Ministeren en Bekendtgørelse om, at Stedet og, for saa vidt fornødne Foranstaltninger mod Sygdommens Udbredelse derfra ikke skønnes at være trufne, nærliggende Steder i det Omfang, som Forholdene kræver, anses smittede af den paagældende Sygdom.

Det anførte kommer dog ikke til Anvendelse, dersom kun en eller ganske enkelte Personer lider af Sygdommen og der ikke er Grund til at antage at den vil brede sig.

Ministeren bekendtgør, naar de trufne Foranstaltninger atter skal ophøre.

§ 11.

Naar et Skib

- 1) kommer fra eller paa Rejsen har haft Forbindelse med et Sted, hvorom Bekendtgørelse er udstedt i Henhold til § 10, eller som er nævnt i Skibets Sundhedspas, eller hvor der paa anden Maade er Sikkerhed for eller Mistanke om, at smitsom Sygdom hersker;

Specific provisions respecting preventive measures against foreign epidemics.

Art. 10.

Whenever it shall be known with certainty that some foreign epidemic has broken out somewhere abroad, and there is reason to believe that the epidemic may be carried from there to Iceland, then the Minister shall issue a proclamation declaring that the epidemic is believed to have broken out in that place, and if it appears that absolutely effective measures are not enforced to prevent the epidemic spreading from there, in neighbouring localities as extensively as deemed necessary.

This measure shall, however, not be adopted if only one person, or very few, have caught the disease and there is no reason to suppose that it will spread.

The Minister shall again issue a proclamation announcing the time for discontinuing enforcement of these measures.

Art. 11.

When it so happens:

- 1) that a ship arrives from or has had intercourse with a place respecting which a proclamation has been issued in pursuance of Art. 10 above, or a place of which it is stated in the ship's bill of health, or of which it is otherwise known with certainty, or suspected, that there is a foreign epidemic;

2) að skip á leið sinni hefir átt mök við skip, sem á eru eða hafa verið sjúk-ir menn eða dauðir, og víska er fyrir eða grunur á, að um erlenda sótt sé eða hafi verið að ræða;

3) að á skipi eru eða hafa verið á brott-fararstað þess eða á leiðinni sjúk-ir menn eða dauðir, og ástæða er til að ætla, að um erlenda sótt sé eða hafi verið að ræða, eða víska fyrir eða grunur á, að skipið sé á annan hátt alvarlega mengað erlendri sótt,

skal skipið, þá er það kemur í land-helgi við Ísland, eða ef það ættar til is-lenzkrar hafnar, undir eins og land er í sýn, draga gula sóttvarnarveifu upp á framsígluhúni, og ef gul veifa er ekki til á skipinu, þá hvíta veifu, og skal veifan vera uppi þangað til skipið er komið aft-ur út fyrir landhelgi, eða hefir tekið is-lenzka höfn og fengið þar heilbrigðis-vottorð. Ef skipið hefir senditæki, skal það sem fyrst senda ráðherra skeyti með tilkynningu um, hversu ástatt sé fyrir því og hvar og hvenær það sé vænt-anlegt að landi.

12. gr.

Ef svo er ástatt fyrir skipi sem sagt er í 11. gr. 1) og 2), er skipinu frjálst að taka hverja höfn sem vill.

Sé aftur á móti svo ástatt, sem sagt er í 11. gr. 3), má skipið ekki leita hafnar

2) paa Rejsen har haft Berøring med et Skib, der har eller har haft syge eller døde om Bord, med Hensyn til hvilke det vides eller formodes, at Sygdommen er eller har været en udenlandsk Sygdom;

3) har eller paa Afgangsstedet eller paa Rejsen har haft syge eller døde om Bord, med Hensyn til hvilke der er Grund til at formode, at Sygdommen er eller har været en udenlandsk Syg-

dom, Mistanke om, at Skibet paa anden Maade er alvorlig inficeret med en udenlandsk Sygdom,

skal Skibet, naar det kommer indenfor islandsk Söterritorium, eller naar det undervejs til islandsk Havn faar Land i Sigte, före et gult Karantæneflag paa Fortoppen, eller, hvis gult Flag ikke findes om Bord, et hvidt Flag, og Flaget skal være hejst indtil Skibet atter er kommet udenfor Söterritoriet eller har anløbet islandsk Havn og der faaet Sundhedsattest. Dersom Skibet har Radio, skal det snarest muligt telegrafisk give Mi-nisteren Meddelelse om Tilstanden og om hvor og hvornaar det kan ventes til Land.

§ 12.

Under de i § 11, 1) og 2) omhandlede Forhold er det Skibet tilladt at anløbe en hvilken som helst Havn.

Under de i § 11, 3) omhandlede Forhold maa Skibet derimod kun i Nødstil-

2) that a ship has on its way had inter-course with a ship onboard which there are or have been sick persons or dead, and it is known for certain, or suspected, that it has been a case of a foreign disease;

3) that onboard a ship there are, or have been at its port of departure, or on the way, sick persons or dead, and there is reason to believe that it is, or has been, the case of a foreign epidemic, or it is known or suspected that the ship is otherwise seriously tainted by a foreign epi-demic,

then the ship shall when it enters the Icelandic territorial waters, or, if bound for an Icelandic port, as soon as it comes in sight of land, hoist a yellow quaran-tine flag at the head of the foremast, and if a yellow flag is not found on-board the ship, then a white flag, this flag to remain at the masthead until the ship is again outside the territorial limit or has entered an Icelandic port and be granted free practise. If the ship is fitted with transmitting apparatus, it shall first wireless to the Minister a noti-fication of its circumstances as well as an indication where and when it may be expected to arrive under land.

Art. 12.

When the circumstances of a ship are such as described in Art. 11 above, para-graphs 1) and 2), the ship may enter whatever port desired.

If on the other hand circumstances

annarsstaðar en í Reykjavík, nema það sé til neytt.

13. gr.

Þangað til rannsókn héraðslæknis hefir fram farið og leyfi hefir verið gefið til þess að hafa samgöngur við land, skal skip, sem svo er ástatt um sem segir í 11. gr., afkvið, og má engum, sem á skipinu er, hleypa úr því á land, og ekki heldur má neinn fara úr landi eða öðrum skipum út í það, nema í embættiserindum. Þeir, sem hafa verið úti í skipinu, eru háðir þeim sólthreinsunarfyrirmælum, sem sóltvarnarnefnd eða héraðslæknir setur þeim, og má, ef þörf gerist, láta þá sæta sömu meðferð og þá, er komið hafa á skipinu.

14. gr.

¶ Ef læknir finnur engan mann á skipinu sjúkan eða dauðan af erlendra sótt og skipstjóri lætur í té skriflega yfirlýsingu upp á æru sína og samvizku um, að á leiðinni hafi ekki verið í skipinu menn með sjúkdóma, er grunur gæti leikið á að væru erlendar sóttir, að hann viti ekki til, að skipið geti verið mengað af þeim á annan hátt, og enn fremur að enginn bannaður farangur sé í því, skal þá, ef framburður eða vottorð skipstjóra er á engan hátt tortryggilegt, veita skipinu heilbrigðisvottorð, ef 5—14 dagar, eftir því um hverja sótt er að ræða, eru liðnir frá því er skipið hafði síðast mök við sóttmengað byggðarlag eða skip, enda sé

fælda söge Havn andet Steds end i Reykjavik.

§ 13.

Indtil Tilladelse til Forbindelse med Land i Henhold til den af Distriktslægen foretagne Undersøgelse er meddelt, holdes Skibet under de i § 11 omhandlede Forhold afsondret, og maa fra samme ingen ombordværende landætles, ej heller maa nogen fra Land gaa om Bord i samme undtagen i Embeds eller Bestillings Medfør. De, som har været ombord, er underkastede de Desinfektionsbestemmelser, som Karantænekommissionen eller Distriktslægen anordner og kan om fornödent underkastes samme Behandling som de med Skibet ankomne.

§ 14.

Hvis Lægen ikke om Bord finder nogen, som er syg eller død af en udenlandsk Sygdom, og Skibsføreren afgiver en skriftlig Erklæring paa Tro og Love om, at der paa Rejsen ikke har været Sygdomstilfælde ombord, der kan formodes at være udenlandsk Sygdom, og at Skibet ham bekendt ikke paa anden Maade kan være smittefarligt, og at der endvidere ikke forefindes forbudt Gods ombord, meddeles der Skibet Sundhedsattest, forudsat at Skibsførerens Forklaring eller Erklæring paa ingen Maade kan drages i Tvivl, saafremt der, under Hensyn til hvilken Sygdom der er Tale om, er hengaaet 5—14 Dage fra den Tid,

are as described in Art. 11, paragraph 3), the ship shall not enter any port but Reykjavik, except in cases of emergency.

Art. 13.

Until the medical officer's inspection shall have taken place and permit has been given for having intercourse with land, a ship so circumstanced as described in Art. 11 above shall be isolated and no one onboard the same shall be allowed to land, nor anyone from ashore, or from other ships, to go onboard it, except on official errands. Those who have been onboard the ship shall be subject to such disinfection regulations as shall be prescribed by the sanitary commission or the district medical officer, and if necessary they may be subjected to the same treatment as those who have arrived onboard the ship.

Art. 14.

Should the medical officer find no one onboard the ship sick with or dead from a foreign disease, and the master on his word of honour gives a written declaration that during the voyage there have not been onboard the ship persons suffering from illnesses which could be supposed to be foreign diseases; that he is not aware of the ship's having been otherwise tainted with such diseases, and also that no contraband effects are onboard it; then, provided the masters statement and declaration are in no way suspicious, the ship shall be granted free pratique, if 5—14 days, according to the species of disease

ekkert því til fyrirstöðu vegna hinna almennu ákvæða um næma sjúkdóma, sbr. 8. gr.

Nú er þessi frestur ekki útrunninn, og skal þá sóttvarnarnefnd, ef þörf gerist, sóttkvía skipið, þar til sá tími er liðinn, er á vantar. Að þeim tíma liðnum skal veita skipinu heilbrigðisvottorð, ef enginn hefir sýkt á því af erlendri sótt, meðan það var sóttkvíað. Ef skipið er herskip, þá þarf héraðslæknir ekki að skoða skipið, ef skipslæknir lætur honum í té skýrslu um heilsufar á skipinu. Þær sóttvarnareglur, er slíku skipi eru settar samkvæmt þessari eða eflirfarandi greinum og byggðar eru á greindri skýrslu, skulu birtar foringja skipsins.

15. gr.

Nú kemur það upp, að á skipinu hafa á brottfararstaðnum eða á leiðinni verið sjúkir menn eða dauðir og er ástæða til að ætla, að um erlenda sótt hafi verið að ræða, eða þá að á skipinu er bannaður farangur eða grunur um, að skipið sé á einhvern hátt mengað erlendum sóttum, og má þá ekki leyfa neinar samgöngur við land, fyrr en skipið hefir verið tryggilega sótthreinsað og bönnuðum farangri lógað, þeim er eigi hefir audið verið að sótthreinsa í skipinu. Að því

da Skibet sidst havde Forbindelse med en med Sygdom befængt Bygd eller Skib, og der intet er til Hinder derfor ifølge de almindelige Bestemmelser om smitsomme Sygdomme, jfr. § 8.

Saaframt den nævnte Tid ikke er udløben, har Karantænekommissionen om fornødent at belægge Skibet med Karantæne, indtil den manglende Tid er udløbet. Efter den Tids Forløb skal der meddeles Skibet Sundhedsattest, saafremt ingen om Bord under Karantænen er bleven syg af en udenlandsk Sygdom. Er Skibet et Orlogsskib, kan Distriktslægens Eftersyn bortfalde, hvis Skibslægen meddeler ham Oplysning om Sundhedstilstanden om Bord. De Karantænebestemmelser, som paa Grundlag af disse Oplysninger træffes overfor Skibet overensstemmende med denne og efterfølgende Paragrafer, skal meddeles Skibets Chef.

§ 15.

Viser det sig, at Skibet paa Afgangsstedet eller paa Rejsen har haft syge eller døde om Bord, med Hensyn til hvilke der er Grund til at formode, at Sygdommen har været en udenlandsk Sygdom, eller at Skibet har forbudt Gods om Bord, eller der er Mistanke om, at Skibet paa en eller anden Maade er besmittet med en udenlandsk Sygdom, maa Samkvem med Land ikke tillades, førend Skibet er blevet omhyggeligt desinficeret og det forbudte Gods, som det ikke har

in question, have elapsed since the ship last had intercourse with an infected district or ship, provided this is in no way contrary to the general provisions regarding infectious diseases, cf. Art. 8. above.

Should this length of time not have elapsed, the sanitary commission shall, if necessary, put the ship in quarantine until the remainder of the period shall have passed. After the lapse of that time the ship shall be given free pratique; if no one onboard it has developed a foreign disease while it was in quarantine. Should the ship be a warship the district medical officer need not inspect it, if the ship's surgeon reports to him upon health conditions onboard. Any quarantine regulations to which such a ship may be subjected in pursuance of the present or the following articles and which are based upon the said report, shall be communicated to the commanding officer of the ship.

Art. 15.

Should it so turn out that there have been onboard the ship at the port of departure or on the way sick persons or dead, and there is reason to believe that it was the case of a foreign disease, or there are onboard the ship contraband effects, or there is a suspicion that the ship is in some way tainted by foreign diseases, then no intercourse with land shall be allowed until the ship has been effectively disinfected and contraband effects destroyed in so far as they could

búnu skal farið eftir ákvæðum undanfarandi greinar.

16. gr.

Nú kemur það í ljós við lækninsrannsókn, að annaðhvort eru á skipinu sjúk-ir menn eða dauðir, og ástæða er til að ætla, að um erlenda sótt sé eða hafi verið að ræða eða skipið sé á annan hátt alvarlega mengað erlendri sótt, og skal þá, ef unnt er, vísa skipinu tafarlaust til Reykjavíkur, og láta lækni fara á því, ef þörf gerist. Nú er slíkt skip komið til Reykjavíkur, og skal þá sóttvarnarnefndin þar annast um það, um leið og hún að öðru leyti heldur skipinu alveg afkviðu, 1) að sjúk-ir menn, þar með taldir smítharar, séu fluttir í sóttvarnarhúsið, 2) að lík séu flutt í land og jarðselt eða brennd, 3) að skipið sé sótt-hreinsað eins og með þarf, 4) að lógað sé bönnuðum farangri, sem ekki er unnt að sótt-hreinsa í skipinu, 5) að dýrum, sem í skipinu kunna að vera og breitt geta út sjúkdóminn, sé eytt eða þau gerð skaðlaus, og 6) að allir ósjúk-ir skipverjar og farþegar séu einangraðir annaðhvort úti á skipinu eða í sérstöku húsi á landi, þar til 5—14 dagar eru liðnir frá því, er skipið var sótt-hreinsað eða þeir fluttir í land.

Ef ekki er unnt að vísa skipinu til Reykjavíkur eða þess ekki þörf að dómi ráðherra, skal sóttvarnarnefndin fara með skipið þar sem það er statt eftir ákvæðum þessarar greinar að svo miklu

været muligt at desinficere om Bord, er blevet tilintetgjort. Derefter forholdes overensstemmende med de foregaaende Paragrafer.

§ 16.

Beindes Skibet ved Lægeundersøgelse at have syge eller døde om Bord, med Hensyn til hvilke der er Grund til at formode, at Sygdommen er eller har været en udenlandsk Sygdom eller at Skibet paa anden Maade er alvorligt befængt med en udenlandsk Sygdom, skal Skibet om muligt straks henvises til Reykjavik og en Læge om fornødent medfølge. Ved Ankomsten til Reykjavik skal Karantænekommissionen under en i øvrigt fuldstændig Afsondring af Skibet drage Omsorg for, 1) at de syge og smitteførende overføres til Karantæneanstalten, 2) at Lig føres iland og begravnes eller brændes, 3) at Skibet i fornødent Omfang bliver desinficeret, 4) at forbudt Gods, som ikke kan desinficeres om Bord, tilintetgøres, 5) at eventuelt ombordværende Dyr, som kan udbrede Sygdommen, tilintetgøres eller uskadeliggøres, og 6) at den ikke angrebne Del af Skibets Mandskåb og Passagerer isoleres enten i Skibet eller i et særligt Hus i Land, indtil Forløbet af 5—14 Dage efter Skibets Desinficering eller efter Ilandsættelsen.

Dersom det ikke er muligt at henvise Skibet til Reykjavik eller dette i Følge Ministerens Skøn ikke er nødvendigt, har Karantænekommissionen saa vidt muligt at behandle Skibet hvor det ligger efter

not be disinfected onboard the ship. After this has been done the provisions of the last preceding article shall apply.

Art. 16.

Should medical inspection show that there are onboard either sick persons or dead, and there is reason to believe that it is or was the case of a foreign disease, or that the ship is otherwise seriously tainted with a foreign disease, then the ship shall, if practicable, be directed to proceed to Reykjavik, a surgeon being sent with it, if need be. When such a ship has arrived in Reykjavik, the local sanitary commission, while in other respects keeping the ship completely isolated, shall see 1) that patients, including carriers of bacteria, be taken into the isolation hospital; 2) that dead corpses be brought ashore and buried or cremated; 3) that the ship be disinfected as required; 4) that contraband effects which cannot be disinfected onboard the ship, be destroyed; 5) that animals which may be onboard the ship and are capable of spreading the disease, be destroyed or rendered harmless; and 6) that all undiseased members of the crew or passengers be isolated either onboard the ship or in a detached building ashore until 5—14 days shall have elapsed from the ship's being disinfected or they brought ashore.

If it is not practicable to send the ship to Reykjavik, or if the Minister does not think it necessary to do so, the sanitary commission shall deal with the

leyti sem unnt er eða eftir nánari fyrir-
mælum ráðherra.

17. gr.

Þegar um skip er að ræða, sem ætluð
eru til fólksflutninga, eða skip, sem
virðast vera óheilnæm vegna óþrífnað-
ar eða af öðrum ástæðum, má fara með
þau eftir ákvæðum 16. greinar, þótt önn-
ur skilyrði fyrir því séu ekki fyrir hendi.
Ef mikill rottugangur er í skipum eða
önnur óþrífadýr, má og gera sérstakar
ráðstafanir til varnar því, að þau berist
í land eða til að eyða þeim í skipunum.
Aldrei má þó vísa skipi, sem hreinsa
þarf aðeins vegna óþrifa eða óþrífadýra,
lengra en til næstu hafnar þar sem slík
hreinsun er framkvæmanleg.

18. gr.

Ráðherra setur reglur um sóttthreins-
un á skipum og farangri.

Það er skylt, ef sóttvarnarnefndin
æskir þess, að af skipsins hálfu sé lát-
inn í té sóttthreinsun þess og einnig við
eyðingu rotta eða annara óþrífadýra all-
ur sá vinnukraftur og önnur aðstoð, sem
skipinu er auðið.

19. gr.

Þegar skip á að leita hafnar í Reykja-
vík samkvæmt 12. gr. 2. mgr., en hefir

de i denne Paragraf givne Bestemmelser,
eller i Henhold til Ministerens nærmere
Bestemmelse.

§ 17.

Med Skibe, der er beregnede for Pas-
sagerfart og Skibe der synes at være
usunde paa Grund af Urenlighed eller af
andre Grunde, kan forholdes efter de i
Paragraf 16 givne Bestemmelser, selv om
andre Betingelser derfor ikke skulde
foreligge. Dersom et Skib er stærkt be-
fængt med Rotter eller Uløj kan der lige-
ledes træffes særlige Foranstaltninger til
Beskyttelse imod, at de kommer i Land,
eller til Udryddelse af dem i Skibet. Et
Skib, som kun skal renses paa Grund af
Urenlighed eller Uløj, kan dog ikke vises
længere bort end til den nærmeste Havn,
hvor saadan Rensning kan udføres.

§ 18.

Ministeren fastsætter Regler for De-
sinfektion af Skib og Gods.

Hvis Karantænekommissionen forlanger
det, er Skibet pligtigt til ved Desinfice-
ringen saa vel som ved Udryddelse af
Rotter og Uløj at yde den Arbeidskraft
og øvrige Bistand, som Skibet formaar.

§ 19.

Naar et Skib, der i Medfør af § 12, 2.
Stykke, skal søge Havn i Reykjavik, nød-

ship, in the port where it happens to
be, in accordance with the provisions
of the present Article, in so far as pos-
sible, or according to further instructions
given by the Minister.

Arl. 17.

In the case of ships intended for the
transport of passengers, or ships which
appear to be unhealthy because of in-
sufficient sanitation, or for other rea-
sons, these may be treated in pursuance
of the provisions of Art. 16, even though
other premises for doing so be lacking.
Should a ship be infested with rats or
other vermin special measures may be
adopted for preventing their getting
ashore, or for destroying them onboard
the ship. A ship which has to be cleansed
simply on account of insufficient sani-
tation, or because of vermin, shall, how-
ever, never be ordered farther than to
the nearest port where such cleansing
can be effected.

Arl. 18.

The Minister shall prescribe rules for
the disinfecting of ship and effects.

Should the sanitary commission so de-
mand there shall on the part of the ship
be furnished for the disinfecting, as well
as for the destruction of rats and other
vermin, all the labour required as well
as any other assistance which the ship
is capable of furnishing.

Arl. 19.

When a ship is to seek port in Reykja-
vik in pursuance of the second para-

neyðst til að leita hafnar annarsstaðar, skal sóttgæzlumaður á þeim stað tafarlaust kalla saman sóttvarnarnefndina, og skal hún fara með skipið samkvæmt ákvæðum undanfarinna greina, að svo miklu leyti sem framast unnt er.

Nú er brýn nauðsyn að veita skipinu hjálp tafarlaust, áður en lækni er kominn, og skal þá sóttgæzlumaður annast hjálpinu, og skal hún, ef þess er kostur, veitt án þess, að nokkur maður fari á land úr skipinu eða úr landi út í skipið.

20. gr.

Um strandað skip og bannaðan farangur á því gerir næsta sóttvarnarnefnd eða lögreglustjóri þær ráðstafanir, er með þarf, að svo miklu leyti sem auðið er, samkvæmt ákvæðum undanfarinna greina.

Reki skip á land eða bannaðan farangur, sem ælla má að sé frá stað, þar sem erlend sótt gengur, skal það látið kyrrt liggja, eftir að því hefir verið bjargað undan sjó með mestu varkárni. Þangað til lögreglustjóri hefir látið fram fara rannsókn og ákveðið, hvernig með það skuli fara. Ef telja verður hið bjargaða sóttmengað, skulu björgunarmenn einangraðir á hæfilegan hátt samkvæmt meginreglum undanfarinna greina.

21. gr.

Ráðherra er heimilt, þegar hann gefur út auglýsingu samkvæmt 10. gr., að

sages til at söge Havn andetsteds, skal Karantænebetjenten der paa Stedet uopholdelig sammenkalde Karantænekommissionen; og har denne saa vidt muligt at behandle Skibet i Henhold til de foregaaende Paragrafer.

Er det nødvendigt at yde Skibet uopholdelig Hjælp inden Lægen er kommet til Stede, maa Karantænebetjenten sørge for Hjælp, der om muligt skal ydes uden at nogen Person fra Skibet gaar i Land eller nogen fra Land gaar om Bord i Skibet.

§ 20.

Med Hensyn til strandet Skib og forbudt Gods anordner den nærmeste Karantænekommission eller Politimester det fornødne, saa vidt muligt i Overensstemmelse med Forskrifterne i de foregaaende Paragrafer.

Inddriver Fartøj eller forbudt Gods, som maa formodes at hidrøre fra et Sted, hvor der hersker udenlandsk Sygdom, bør det, efter med største Forsigtighed at være bragt i Sikkerhed, forblive helliggende urørt indtil Politimesteren efter anstillet Undersøgelse har bestemt, hvorledes der bør forholdes dermed. For saa vidt Bjærgningsgodset maa anses for smitteførende, underkastes Bjærgerne passende Isolation efter Grundsætningerne i de foregaaende Paragrafer.

§ 21.

Ministeren kan, naar Bekendtgørelse efter § 10 udstedes, i Forbindelse der-

graph of Art. 12 above, but has been forced to seek port elsewhere, the local sanitary officer shall forthwith summon the sanitary commission, who shall deal with the ship in accordance with the provisions of the above articles in so far as this is at all possible.

Should it be necessary to render assistance to the ship immediately, before the arrival of a medical man, the sanitary officer shall see to that assistance, which shall, if possible, be rendered without any person's going ashore from onboard the ship, or onboard the ship from ashore.

Art. 20.

As regards a stranded ship and contraband effects onboard the same, the sanitary commission and the chief of police shall take such steps as may be required, in so far as possible in conformity with the preceeding articles.

Should a ship drift ashore, or contraband effects such as may be suspected of coming from a place where there is a foreign disease, it shall, after it has with the utmost caution been saved from the sea, be allowed to remain untouched until the chief of police has had an investigation made and decided how the things are to be dealt with. Should the salvaged goods be deemed tainted, the salvagers shall be duly isolated according to the principles of the preceeding articles.

Art. 21.

When issuing a proclamation in pursuance of Art. 10 above, the Minister

banna það jafnframt eða binda skilyrðum, að fluttar séu til landsins frá hinum sóttgrunaða stað þær tegundir farangurs, sem nánar verða tilgreindar í auglýsingunni.

22. gr.

Nú gengur influenza einhversstaðar í útlöndum og er þar mjög útbreidd eða illkynjuð, og er ráðherra þá heimilt að gefa út auglýsingu um þá sótt eftir því sem ákveðið er í 10. grein um aðrar erlendar sóttir, og sé eins ástætt um einhverja aðra næma sótt, sem eigi er talin með erlendum sóttum í lögum þessum, má með konungsúrskurði ákveða, að ákvæðunum í þessum kafla skuli beitt.

Ef svo mikil hættu stafar af einhverri þesskonar sótt, er síðast ræðir um, að ekki tjáir að fresta ráðstöfunum gegn henni, getur ráðherra fyrirskipað þessar ráðstafanir, en leita skal þó konungsúrskurðar tafarlaust.

V. KAFLI

Kostnaðarákvæði, refsíðkvæði o. fl.

23. gr.

Fyrir venjulegt sóttvarnareftirlit samkvæmt lögum þessum skal greiða af skipum, sem ná 60 smálestum, 4 krónur, sem eru frá 60 upp að 100 smálestum, 6 kr., og 10 kr., af skipum, sem eru

med forbyde eller fastsætte Betingelser for Indførsel fra det mistænkte Sted af visse i Bekendtgørelsen nærmere betegnede Arter af Gods.

§ 22.

Ministeren kan i Tilfælde af stærkt udbredt eller ondartet Influenza i Udlandet udstede Bekendtgørelse om denne Sygdom i Overensstemmelse med hvad der i § 10 er fastsat angaaende andre udenlandske Sygdomme, og under lignede Omstændigheder kan Bestemmelserne i nærværende Afsnit ved kongelig Resolution bringes til Anvendelse med Hensyn til anden smitsom Sygdom, der ikke kan henregnes til de i denne Lov som udenlandske betegnede Sygdomme.

Kræver den ved en Sygdom af sidstnævnte Art opstaaende Fare uopsættelige Sikkerhedsforanstaltninger, kan Ministeren anordne saadanne Foranstaltninger, men skal dog ufortøvet søge kongelig Resolution.

KAPITEL V.

Bestemmelser om Udredelse af Omkostninger, Straffebestemmelser m. v.

§ 23.

For almindeligt Karantænesyn i Henhold til denne Lov erlægges for Skibe paa 60 Tons og derunder 4 Kr., for Skibe over 60 indtil 100 Tons 6 Kr. og for Skibe over 100 Tons 10 Kr., foruden Om-

may also prohibit or make conditional the importation into Iceland from the suspected place such species of effects as shall be further detailed in his proclamation.

Art. 22.

Should there be influenza somewhere abroad and be very prevalent or malign, the Minister may issue a proclamation respecting that epidemic in pursuance of the provisions of Art. 10 above, respecting other foreign epidemics, and should the same be the case with some other infectious disease, not classed among foreign diseases in the present Act, a Royal Edict may be issued, enacting that the provisions of the present Section shall apply.

Should there be such imminent danger from an epidemic of the class just referred to as to forbid delay in adopting preventive measures, the Minister may order such measures to be adopted, but a Royal Edict shall nevertheless be immediately applied for.

SECTION V

Provisions respecting expenses, penalties, etc.

Art. 23.

For ordinary sanitary control in pursuance of the present Act ships not exceeding 60 register tons shall pay 4 krónur, those of 60 to 100 tons 6 krónur, and those exceeding 100 tons 10 krónur,

yfir 100 smálestir, auk kostnaðar við flutning sóttgæzlumanns út í skipið.

Gjöld þessi renna í sérstakan sjóð, sóttvarnarsjóð, sem vera skal í vörzlum fjármálaráðherra.

24. gr.

Sóttvarnarhús ríkisins í Reykjavík skal útbúa, halda við og endurnýja á kostnað sóttvarnarsjóðs. Sömuleiðis skal greiða úr sóttvarnarsjóði allan legukostnað sjúklinga í húsi þessu, eða annarsstaðar, þar sem þeir kunna að verða einangraðir samkvæmt lögum þessum, útfararkostnað framliðinna og allan annan kostnað, sem af lögum þessum leiðir, meðan tekjur hans hrökkva, en síðan úr ríkissjóði, að því undan- teknu er hér greinir:

- a. Skipið skal ávallt greiða gjald það, sem nefnt er í 23. gr., svo og kostnað við flutning út í skipið og í land aftur. Einnig aukreitis jafnhátt gjald til læknis fyrir skoðunargerð hans, ef hann er tilkvaddur samkvæmt lögum þessum, ennfremur fyrir ferð hans eða ferðir út í skipið samkvæmt gjaldskrá héraðslækna, svo og flutningskostnað hans og dagpeninga, 20 krónur á sólarhring, ef þörf gerist að hann sé sóttkvíaður vegna skoðunargerðarinnar, þangað til þeirri sóttkvíun er lokið.
- b. Fiskiskip, önnur en hérland, skulu greiða allan þann kostnað, sem annars fellur á sóttvarnarsjóð. Hið sama er og um önnur útlend skip, ef þau

kostninger ved Karantænebetjentens Befordring om Bord.

Disse Gebyrer tilfalder en særlig Fond, Karantænefonden, der skal være i Finansministerens Varetægl.

§ 24.

Statens Karantæneanstalt i Reykjavík indrettes, vedligeholdes og fornyes paa Karantænefondens Bekostning. Ligeledes afholder Karantænefonden alle Udgifter ved de syges Pleje i Karantæneanstalten eller andre Steder, hvor de maatte blive isoleret i Henhold til denne Lov, de dodes Begravelse og iøvrigt alle Udgifter ved denne Lovs Gennemførelse, saalænge Fondens Midler strækker til, men derefter Statskassen, med følgende Undtagelser:

- a. Skibet har altid at betale det i § 23 nævnte Gebyr og Udgifterne ved Befordring til og fra Borde. Desuden yderligere et lige saa højt Gebyr til Lægen for dennes Undersøgelse for saa vidt han tilkaldes i Henhold til denne Lov, endvidere for hans Rejse eller Rejser om Bord i Henhold til Takst for Distriktslæger saa vel som Befordringsudgifter og Dagpenge, 20 Kroner pr. Døgn, dersom det er nødvendigt at han lægges i Karantæne som Følge af Undersøgelsen, indtil denne Karantæne er udstaaet.
- b. Fiskeskibe, andre end islandske, afholder alle de Udgifter, som ellers paahviler Karantænefonden. Det samme gælder ogsaa om andre uden-

besides the sanitary officer's cost of going onboard the ship.

These payments shall accrue to a specific fund, the Sanitary Regulations Fund, of which the Minister of Finance shall have charge.

Art. 24.

The Government isolation hospital at Reykjavik shall be equipped, maintained and renewed at the expense of the Sanitary Regulations Fund. Further, the Sanitary Regulations Fund shall defray all the hospital expense of patients in the institution, or wherever else they may be isolated pursuant to the present Act, the funeral expense of deceased persons, and any other expense resulting under the present Act as long as the revenue of the Fund suffices, whereafter the same shall be defrayed by the Treasury, with the following exceptions:

- a. The ship shall always pay the fee stipulated by Art. 23 above, as well as the cost of transportation onboard the ship and back ashore. Also besides this the same amount to the medical officer for his inspection should be called in pursuance of this law, also for his journeys onboard according to the official tariff of the district medical officers, as well as the cost of his conveyance and a *per diem* allowance of 20 krónur for every 24 hours, should it be necessary because of his inspection to isolate him until the quarantine has been lifted.

- hafa ekki ætlað sér á islenzka höfn og álitíð verður, að þau hafi einungis komið þar vegna veikinda eða til þess að ganga þar undir sóttkvíun.
- c. Um greiðslu kostnaðar vegna sóttkviunar sjúklinga með sóttir, aðrar en erlendar, fer í samræmi við lög um varnir gegn útbreiðslu næmra sjúkdóma. Skip, önnur en hérland, skulu þó ætíð skyld að greiða allan þann kostnað fyrir skipshafnir sínar.
 - d. Þann kostnað, sem leiðir af lögum þessum, er skip stranda, skal greiða af strandfénu, að svo miklu leyti sem það hrekkur til.
 - e. Fari einhver í banni laga þessara út í skip, sem eiga að hafa uppi sóttvarnarveifu, skal hann sjálfur greiða allan kostnað, er af því kann að hljóta, að svo miklu leyti sem efni hans brökkva til. Skal taka kostnað þann lögtaki, ef þörf gerist.
 - f. Úr sóttvarnarsjóði eða ríkissjóði verður ekki greiddur sá kostnaður, er leiðir af töfum skipa samkv. lögum þessum, hvorki útgerðinni, skipverjum né farþegum, ekki heldur skaðabætur fyrir tjón á skipum eða farangri, né fyrir atvinnuspjöll, er leiða kann af framkvæmd laganna.
- Unz safnazt hefir í sóttvarnarsjóð svo að nægi til viðunandi endurnýjunar á núverandi sóttvarnarhúsi ríkisins í Reykjavík, er ráðherra heimilt að greiða úr ríkissjóði allan kostnað, sem leiðir af lögum þessum.

- landske Skibe, hvis de ikke var bestemte til islandsk Havn og det skønnes, at de alene er indkommet paa Grund af Sygdom eller for at underkastes Karantæne.
- c. Om Betaling af Karantæneomkostninger for Patienter med andre smitsomme Sygdomme end udenlandske, forholdes efter Lov om Beskyttelse mod Udbredelse af smitsomme Sygdomme. Skibe, andre end islandske, har dog altid at betale alle disse Omkostninger for deres Besætninger.
 - d. De Udgifter, som Bestemmelserne i denne Lov medfører i Strandingstilfælde, afholdes af Strandingsmassen, saa vidt den strækker til.
 - e. De Udgifter som flyder af, at Personer i Strid med Loven er gaaet om Bord i karantænepligtigt Fartøj, afholdes af de skyldige selv, for saa vidt de kan inddrives hos dem. Inddrivelsen sker om fornödent ved Udpantning.
 - f. Af Karantænefonden eller Statskassen dækkes ikke saadanne Omkostninger, som maatte opstaa for Rederi, Besætning eller Passagerer ved Skibes Forsinkelse som Følge af denne Lovs Bestemmelser, ej heller Erstatning for Skade paa Skib eller Gods eller for Arbejdstab, der kan følge af Gennemførelsen af Lovens Bestemmelser.

Indtil der i Karantænefonden er indgaaet et tilstrækkeligt Beløb til passende Fornylse af Statens nuværende Karantænestation i Reykjavík, er Ministeren

- b. Fishing vessels, other than Icelandic, shall pay all the expense otherwise defrayed by the Sanitary Regulations Fund. The same shall apply to other foreign vessels if they were not bound for an Icelandic port, but must be regarded as having called there because of illness or for going there into quarantine.
- c. As regards the payment of expense due to the isolation of patients suffering from diseases other than foreign ones, the law on the prevention of the spread of infectious diseases shall apply. Ships, other than Icelandic ones, shall, however, always pay all such expenses for their crews.
- d. Expense resulting under this law shall in cases of stranded ships be defrayed out of the proceeds of the salvaged property, in so far as these may suffice.
- e. Should any person in contravention of this law go onboard a ship liable to fly the quarantine flag, he shall himself pay all the expenses that may result, in so far as his property may suffice. If need be expense so incurred shall be distrained for.
- f. The Sanitary Regulations Fund or the Treasury shall not pay expenses resulting from the delays suffered by ships because of this law, neither to the owners, the crews or the passengers, nor any indemnification for damage to ships or effects, or

bemyndiget til af Statskassen at udrede alle de ved nærværende Lov fremkommende Omkostninger.

for any loss of employment or profit which may result from the effectuation of this law.

Until the Sanitary Regulations Fund shall have sufficiently increased for satisfactorily renewing the country's present isolation hospital at Reykjavik, the Minister may defray out of the Treasury all expense resulting under this law.

25. gr.

Hvert það skip, sem afgreitt er hér á landi, á heimting á að fá hjá sóttgæzlumanni skirteini um það, hvort nokkur erlend sótt eða annar alvarlegur næmur sjúkdómur gangi á brottfararstaðnum eða í grenndinni. Sóttgæzluskirteini þetta veitist ókeypis.

Hver sá, er sóttkvíaður hefir verið, á heimting á eftir afstaðna sóttkvíun að fá vottorð um það. Skipstjóri á heimting á samskonar vottorði fyrir skip sitt, þegar sóttkvíun þess er löglega afstaðin. Vottorð þessi veitast ókeypis.

26. gr.

Ákvæði þessara laga ná til hverskonar loftfara á sama hátt og til skipa, eftir því sem við getur átt. Til skipstjóra svarar loftfarastjóri. Gjöld (sbr. 23. og 24. gr.) af 1—2 hreyfla flugvélum skulu vera sem af skipum undir 60 smálestum, af 3 hreyfla flugvélum og þar yfir sem af skipum frá 60 og upp að 100

§ 25.

Ethvert Skib, som udklareres her i Landet, er berettiget til hos Karantænebetjenten at erholde en Attest om, hvorvidt nogen udenlandsk Sygdom eller nogen anden alvorlig smitsom Sygdom hersker paa Afgangsstedet eller i dets Nærhed. Denne Sundhedsattest udstedes uden Betaling.

Enhver Person, hvis Karantænetid er udløbet, kan forlange et Bevis for udstaaet Karantæne. Det samme kan Skibsføreren forlange for Skibet, naar Karantænetiden lovligt er udstaaet for dets Vedkommende. Disse Attester udstedes uden Betaling.

§ 26.

Nærværende Lovs Bestemmelser gælder paa samme Maade for alle Slags Luftfartøjer som for Skibe, saa vidt de maatte passe. Til Skibsfører svarer Luftfartøjets Förer. Gebyrer (jfr. §§ 23 og 24) for Flyvemaskiner med 1—2 Motorer er de samme som for Skibe under 60 Tons, for 3-Motorers Flyvemaskiner og større

Art. 25.

Any ship served in an Icelandic port is entitled to obtain from the sanitary officer a certificate stating whether or not there is any foreign epidemic, or other infectious disease of a serious nature, at the port of departure or in its vicinity. Such a bill of health shall be given free of charge.

Any person who has been placed in quarantine is entitled to receive, after the quarantine has been lifted, a certificate to that effect. A master is entitled to a similar certificate for his ship after the quarantine period has been duly passed. These certificates shall be given free of charge.

Art. 26.

In so far as applicable, the provisions of the present Act shall cover whatever kind of air-craft in the same manner as ships, the master of an air-craft taking the place of the master of a ship. Payments (see Arts. 23—24 above) for aeroplanes fitted with one or two motors shall be as for ships under 60 tons, and

smálestum og af loftskipum sem af skip-
um yfir 100 smálestir.

27. gr.

Brof gegn ákvæðum laga þessara eða fyrirskipunum þeim, sem gefnar eru út samkvæmt þeim, varða sektum frá 50—2000 kr., ef þyngri hegning er eigi við lögð eftir almennum lögum. Þegar gefin hefir verið út auglýsing samkvæmt 10. gr. og sérstakar varnir upp teknar gagnvart erlendra sótt, varða brot gegn ákvæðum laganna þar að lútandi fangelsi eða 100—5000 kr. sektum, ef miklar málsbætur eru. Sektirnar renna í sótt-varnarsjóð.

Farangur þann, sem reynt hefir verið að flytja inn eða fluttur hefir verið inn gegn banni, útgefnu samkvæmt lögum þessum, skal gera upptækan. Ef eigi þarf að lóga honum, rennur ágóðinn í sótt-varnarsjóð.

Með mál, sem risa út af brotum á lög-
um þessum, skal farið sem opinber lög-
reglumál.

28. gr.

Lög nr. 34, 6. nóv. 1902, um varnir gegn því, að næmri sjúkdómar berist til Íslands, lög nr. 34, 27. júní 1925, um breyting á þeim lögum, lög nr. 24, 11. júlí 1911, um sóttgæzluskirteini skipa,

som for Skibe paa 60 til 100 Tons og for Luftskibe som for Skibe over 100 Tons.

§ 27.

Overtrædelser af de i denne Lov indeholdte Forskrifter eller de i Medfør af samme givne Paabud, anses med Bøder fra 50—2000 kr., forsaavidt højere Straf ikke er forskyldt efter den almindelige Lovgivning. Naar Bekendtgørelse er udstedt i Henhold til § 10 og der er truffet særlige Foranstaltninger mod udenlandske Sygdomme, anses Overtrædelse af Loven desangaaende med Fængsel eller under særlig formildende Omstændigheder med Bøder fra 100—5000 Kr. Bøderne tilfalder Karantænefonden.

Det Gods, som i Strid med de i Medfør af denne Lov givne Forbud forsøges indført eller er blevet indført, konfiskeres til Fordel for Karantænefonden, saa vidt det ikke bliver at tilintetgøre.

Sager angaaende Overtrædelser af denne Lov behandles som offentlige Politisager.

§ 28.

Lov Nr. 34 af 6. November 1902 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse til Island, Lov Nr. 34 af 27. Juni 1925 om Ændring af samme Lov, Lov Nr. 24 af 11. Juli 1911 om Sund-

for aeroplanes with three or more motors as for ships of 60—100 tons, and for airships as for ships exceeding 100 tons.

Art. 27.

Infringements of the provisions of the present Act, or of regulations issued in pursuance of the same, shall be punishable by fines of 50—2000 krónur, unless heavier penalties are exacted by other laws. When a proclamation has been issued in pursuance of Art. 10, or special measures have been adopted against a foreign epidemic, infringement of the relevant provisions of the Act shall be punishable by imprisonment, or in the case of greatly mitigating circumstances, by fines of 100—5000 krónur. Fines shall accrue to the Sanitary Regulations Fund.

Such effects as attempt has been made to import, or have been imported, in contravention of an interdict made in pursuance of the present Act, shall be confiscated. Should it not be necessary to destroy such effects, the proceeds shall accrue to the Sanitary Regulations Fund.

Actions arising from infringements of the present Act shall be dealt with as public police cases.

Art. 28.

Act No. 34, of Nov. 6th, 1902, on preventive measures against infections diseases being brought into Iceland; Act No. 34, of June 27th, 1925, amending that Act; Act No. 24, of July 11th, 1911,

og lög nr. 31, 20. júní 1923, um lækni-
skoðun aðkomuskipa, eru úr gildi num-
in, og önnur ákvæði, er fara kynnu i
bága við þessi lög.

29. gr.

Lög þessi skal prenta á islenzku,
dönsku, þýzku, ensku og frönsku, svo
stórt upplag, að nægilega mörg eintök
verði send islenzkum ræðismönnum i
öðrum löndum, og eitt eintak fengið
hverju sóttvarnarskyldu skipi.

30. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1934.

hedspas for Skibe og Lov Nr. 31 af 20.
Juni 1923 om Lægetilsyn paa fremmede
Skibe er ophævede saa vel som andre
Bestemmelser, der maatte være i Strid
med denne Lov.

§ 29.

Denne Lov skal trykkes paa Islandsk,
Dansk, Tysk, Engelsk og Fransk i saa
stort et Oplag, at et tilstrækkeligt Antal
Eksemplarer kan tilstilles de islandske
Konsuler i Udlandet og et Eksempel af-
gives til ethvert karantænepligtigt Skib.

§ 30.

Denne Lov træder i Kraft 1. Juli 1934.

on ships' bills of health; and Act No 31,
of June 20th, 1923, on medical inspec-
tion of incoming ships, shall be repealed,
as well as any other enactments which
may be incompatible with the present
Act.

Art. 29.

This Act shall be printed in Icelandic,
Danish, German, English and French, a
sufficiently large edition for a reasonable
number of copies to be sent to Icelandic
consular representatives abroad and one
copy to be given to every ship to which
the regulations for the prevention of
infectious diseases shall be applicable.

Art. 30.

This Act shall become operative on
July 1st, 1934.