

# СОБРАНИЕ УЗАКОНЕНИЙ И РАСПОРЯЖЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТЪ.

ПЯТНИЦА.

№ 54.



1867.

30 ЮНЯ.

**505.** — 1867 года Мая 5-го. — Высочайше утвержденный Уставъ Общества для устройства бань и прачешныхъ заведеній въ городъ Ригъ, представленный Правительствующему Сенату Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ 14-го Мая.

На подлинномъ написано: «ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Уставъ сей разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ въ 5-й день Мая 1867 года.»

Подписалъ: Управляющій дѣлами Комитета Министровъ, Статсъ-Секретарь *Корниловъ*.

## УСТАВЪ

ОБЩЕСТВА ДЛЯ УСТРОЙСТВА БАНЬ И ПРАЧЕШНЫХЪ ЗАВЕДЕНІЙ ВЪ Г. РИГЪ.

### ЦѢЛЬ ОБЩЕСТВА И КАПИТАЛЪ ОНАГО.

§ 1. Цѣль Общества состоитъ въ устройствѣ публичныхъ бань и прачешныхъ заведеній въ г. Ригѣ. Учредители Общества суть: Г. Д. Гернмаркъ, А. Е. Крегеръ, А. Штида, К. Бергенгринъ, И. Фельско, Ю. Гагенъ, Г. Шель, В. Вюръ, А. Беркгольцъ, С. Х. Шмитъ, А. Кеннертъ, В. Петерсенъ, К. Геннигсъ, Ф. Гетшель, А. Грассъ, А. Фоссъ.

§ 2. При возведеніи построекъ, Общество подчиняется существующимъ постановленіямъ, наравнѣ съ прочими владѣльцами частныхъ строеній, обязываясь на избранные пункты, для устройства заведеній, испросить разрѣшеніе Городскаго Начальства, а составленные проекты строеній представить на утвержденіе Строительнаго Начальства.

§ 3. Общество платитъ ежегодно установленныя пошлины за свидѣтельство и билетъ по 1-й гильдіи и обязуется соблюдать всѣ вообще предписанныя для содержанія прачешныхъ заведеній и бань правила.

§ 4. Капиталъ Общества опредѣляется въ сто пятьдесятъ тысячъ (150,000) руб. серебр., раздѣленныхъ на три тысячи акцій, по пятидесяти (50) руб. сер. каждая. Изъ сихъ акцій, первоначально выпускается одна тысяча акцій, дальнѣйшій же выпускъ производится по мѣрѣ потребности, съ разрѣшенія Общаго Собранія акціонеровъ. На пріобрѣтеніе акцій послѣдующихъ выпусковъ первоначальные участники предпріятія имѣютъ преимущество предъ другими.

§ 5. По утвержденіи Устава, учредители въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, открываютъ подписку на акціи чрезъ публикацію въ Лифляндскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ и въ Рижской газетѣ, съ назначеніемъ для сей подписки срока, по своему усмотрѣнію, но не болѣе года.

§ 6. При раздачѣ акцій учредители исполняютъ въ точности всѣ предписанныя въ 2,166 ст. Т. X. ч. I Св. Зак. Граж. издан. 1857 г. правила.

§ 7. При подпискѣ на акціи, за каждую вносится по 10 руб., въ полученіи коихъ выдается предварительная росписка, за подписаніемъ трехъ учредителей. По учрежденіи Правленія, послѣднее требуетъ въ четыре срока остальную уплату за акціи вносами по 10 руб., а именно: первый вносъ, въ теченіе шести недѣль со дня выбора Директоровъ, прочіе же сроками каждый чрезъ 3 мѣсяца. Затѣмъ, по уплатѣ за акціи денегъ сполна, выдается, взаменъ получаемой обратно предварительной росписки, самыя акціи на имя владѣльца. Пропустившій какой либо изъ сроковъ для уплаты въ счетъ цѣны, назначенной за акцію, теряетъ внесенныя дотолѣ суммы, которыя обращаются въ пользу Общества.

### ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА.

§ 8. Коль скоро разобрана будетъ по подпискѣ опредѣленная тысяча акцій, то учредители немедленно приглашаютъ акціонеровъ въ Общее Собраніе и представляютъ оному шнуровыя книги съ документами и деньгами, а также предположенія свои по приведенію предпріятія въ исполненіе. Общее Собраніе, разсмотрѣвъ всѣ представленные учредителями книги и документы, составляетъ Правленіе Общества. Въ то же время оно избираетъ 5 ревизоровъ, которые образуютъ постоянный Комитетъ, для наблюденія за дѣйствіями Правленія и ревизіи онаго, а также для охраненія интересовъ Общества. Обязанности ревизоровъ опредѣляются инструкціею Общаго Собранія.

§ 9. Правленіе Общества находится въ Ригѣ и состоитъ изъ пяти Директоровъ, избираемыхъ Общимъ Собраніемъ, по большинству голосовъ. Подобнымъ же образомъ избираются три кандидата, которые, при открывающихся въ теченіе года вакансіяхъ или временныхъ отлучкахъ Директоровъ, поступаютъ на мѣсто выбывшихъ или отсутствующихъ и исполняютъ обязанности ихъ въ 1-мъ случаѣ, до слѣдующаго Общаго Собранія, получая и причитающееся имъ вознагражденіе (§ 13), а въ послѣднемъ—до возвращенія отсутствовавшихъ къ своимъ должностямъ.

§ 10. Изъ числа Директоровъ и ревизоровъ выбываютъ, по истеченіи перваго года до времени избранія, по 2 и чрезъ годъ, по 3 Директора и ревизора, и на мѣсто ихъ избираются новые. Затѣмъ срокъ службы въ сказанныхъ должностяхъ опредѣляется двухлѣтній, но выбывшіе Директоры и ревизоры могутъ быть вновь избираемы.



§ 11. Директоры избираютъ изъ среды своей Предсѣдателя и раздѣляютъ прочія обязанности по взаимному соглашенію. Предсѣдатель предсѣдательствуетъ въ засѣданіяхъ правленія и въ Общихъ Собраніяхъ.

§ 12. Директоры собираются, по приглашенію Предсѣдателя, сообразно представляющейся въ томъ необходимости, не менѣе одного раза въ недѣлю и, во всякомъ случаѣ, въ началѣ каждаго мѣсяца, для обревизованія книгъ, кассы и дѣятельности заведеній.

§ 13. Каждый Директоръ долженъ имѣть на свое имя не менѣе десяти акцій, которыя хранятся въ кассѣ Общества и не могутъ быть отчуждаемы, пока владѣльцы ихъ состоятъ въ званіи Директоровъ. Директоры получаютъ за свои труды вознагражденіе, по усмотрѣнію Общаго Собранія акціонеровъ, но только въ такомъ случаѣ, когда годовой дивидендъ будетъ превышать 6 процентовъ.

§ 14. Правленіе распоряжается дѣлами отъ имени Общества, заботится о соблюденіи выгодъ Общества и содѣйствуетъ всѣми мѣрами къ достиженію цѣли и пользы оного.

Къ особеннымъ обязанностямъ Правленія относятся: а) выдача акцій взаимнѣ росписокъ; при чемъ къ акціямъ присовокупляются купоны на десять лѣтъ, б) приведеніе въ исполненіе предпріятій Общества, в) опредѣленіе должностныхъ лицъ, распредѣленіе между ними занятій и назначеніе имъ содержанія, г) назначеніе цѣнъ за пользование банями и прачешными, а также вообще распоряженіе дѣлами Общества, д) управленіе имуществомъ Общества е) надзоръ за правильнымъ веденіемъ книгъ и счетовъ и повѣркою ихъ, ж) составленіе годовыхъ отчетовъ о суммахъ и дѣйствіяхъ Общества.

*Примѣчаніе.* По всѣмъ предложеніямъ представляемымъ Правленіемъ на разрѣшеніе Общаго Собранія акціонеровъ, оно обязано требовать предварительнаго мнѣнія ревизоровъ, которое и представляетъ Общему Собранію. Равнымъ образомъ, въ случаяхъ особой важности, Правленіе совѣщается также съ ревизорами.

§ 15. Правленіе рѣшаетъ дѣла большинствомъ голосовъ.

§ 16. Правленіе, въ производствѣ расходовъ, руководствуется росписаніемъ, утвержденнымъ Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, и только въ экстренныхъ случаяхъ можетъ расходовать, сверхъ росписанія, подъ собственною отвѣтственностію, до трехъ тысячъ руб. сер., съ обязанностию представить отчетъ о семъ въ первомъ Общемъ Собраніи акціонеровъ.

§ 17. Поступающія въ Правленіе суммы, не требующія безотлагательнаго расхода, обращаются въ Государственные фонды или другіе кредитные билеты, по опредѣленію Общаго Собранія акціонеровъ.

§ 18. Книги Общества ведутся по правиламъ, для коммерческихъ домовъ установленнымъ, заканчиваются ежегодно 31-го Декабря и, вмѣстѣ съ отчетомъ Правленія и прочими относящимися къ нему документами, за двѣ недѣли до годичнаго Общаго Собранія (§ 20), передаются лицамъ, избраннымъ для обревизованія оныхъ (§ 8).

§ 19. Директоры за противозаконныя и несогласныя съ цѣлію Общества и съ настоящимъ Уставомъ дѣйствія, подлежатъ, на общемъ основаніи, надлежащей отвѣтственности.

#### ОБЩІЯ СОБРАНІЯ И ПРАВА АКЦИОНЕРОВЪ.

§ 20. Общія Собранія акціонеровъ бываютъ обыкновенныя и чрезвычайныя: обыкновенное общее собраніе назначается ежегодно въ Мартъ мѣсяцъ, чрезвычайныя же созываются по мѣрѣ надобности или когда того требуютъ владѣльцы четвертой части выпущенныхъ акцій.

§ 21. Къ Общимъ Собраніямъ Правленіе созываетъ акціонеровъ чрезъ публикацію въ мѣстныхъ вѣдомостяхъ (§ 5). Въ публикаціяхъ должно быть объявлено о предметахъ, предстоящихъ къ обсужденію, если они не относятся къ обязанностямъ Общихъ Собраній, показаннымъ въ § 23 сего Устава.

§ 22. Каждый акціонеръ имѣетъ право присутствовать въ Общихъ Собраніяхъ, лично или чрезъ уполномоченнаго, также акціонера, о чемъ должно быть письменно сообщено Правленію; при чемъ акціонеры пользуются голосами по числу акцій: такъ владѣльцы отъ 5 до 10 акцій имѣютъ одинъ голосъ, отъ 11 до 20 акцій—два голоса, а болѣе 20 акцій—три голоса. Лицамъ, приобрѣтшимъ акціи отъ другихъ акціонеровъ посредствомъ передачи, право голоса предоставляется не прежде, какъ по истеченіи двухъ мѣсяцевъ со дня отпѣтки передачи въ книгѣ Правленія.

§ 23. Къ обязанностямъ обыкновеннаго Общаго Собранія относятся:

- 1) Разсмотрѣніе и повѣрка отчета Правленія за истекшій годъ, а также книгъ и документовъ.

*Примѣчаніе.* По утвержденіи Общимъ Собраніемъ, отчетъ Правленія публикуется въ мѣстныхъ Губернскихъ вѣдомостяхъ и газетѣ, или журналѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

- 2) Разсмотрѣніе донесеній, назначенныхъ для ревизіи лицъ, послѣ чего Правленіе или получаетъ квитанцію за свое управленіе, или же не разрѣшенные пункты подвергаются дальнѣйшему изслѣдованію.

- 3) Утвержденіе ежегоднаго росписанія расходовъ, опредѣленіе суммъ, слѣдующихъ къ выдачѣ въ дивидендъ и къ отчисленію въ запасный капиталъ.

- 4) Выборъ Директоровъ и ревизоровъ.

*Примѣчаніе.* Избранные ревизоры, по повѣркѣ имущества и счетовъ съ книгами, скрѣпляютъ послѣднія своими подписями и представляютъ о послѣдствіяхъ ревизіи Общему Собранію.

§ 24. Общія Собранія рѣшаютъ, кромѣ того дѣла, превышающія власть Правленія, по большинству голосовъ, но для сего необходимо по крайней мѣрѣ  $\frac{3}{4}$  голосовъ наличныхъ акціонеровъ, участвующихъ въ Общемъ Собраніи. Во всѣхъ случаяхъ, требующихъ измѣненія настоящаго Устава, рѣшеніе Собранія не имѣетъ силы до тѣхъ поръ, пока не будетъ утверждено Правительствомъ.



§ 25. Если кто изъ акціонеровъ пожелаетъ для пользы Общества сдѣлать предложеніе Общему Собранію, то обязанъ представить о томъ письменно Правленію, по крайней мѣрѣ, за мѣсяцъ до Общаго Собранія. Если предметъ признанъ будетъ Правленіемъ уважительнымъ, то онъ представляется на обсужденіе Общаго Собранія, впрочемъ предложеніе, подписанное не менѣе 10-ю акціонерами, имѣющими право голоса, вносится, во всякомъ случаѣ, на разсмотрѣніе Общаго Собранія.

§ 26. Акціонеры могутъ передавать свои акціи по передаточнымъ надписямъ, извѣщая о всякой передачѣ Правленіе, которое, отмѣтивъ о томъ у себя въ книгѣ, переводитъ акціи на имя пріобрѣтателя. Если же акціи перешли по наслѣдству или духовному завѣщанію, то новый владѣлецъ долженъ предъявить законныя доказательства и передаточная надпись въ семь случаевъ дѣлается самымъ Правленіемъ.

§ 27. Въ случаѣ утраты акцій, Правленіе объявляетъ о томъ на счетъ владѣльцевъ въ Лифляндскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ и въ Рижской газетѣ. По истеченіи года Правленіе выдаетъ новыя акціи, съ надписью, что онѣ выданы въ замѣнъ утраченныхъ.

§ 28. Акціонеры имѣютъ во всякое время право получить хранящіеся въ кассѣ Общества дивиденды. Если же въ теченіе десяти лѣтъ дивидендъ не будетъ вытребованъ, то оный обращается въ собственность Общества, на основаніи 2170 ст. Т. X ч. I, Св. Зак. Гражд. изд. 1857 года. Изъ сего исключаются лишь тѣ случаи, когда о принадлежности акцій возникнетъ тяжба, продолжавшаяся болѣе десяти лѣтъ; тогда накопившіеся дивиденды выдаются сполна, на основаніи судебнаго рѣшенія. На дивидендныя суммы, хранящіяся въ кассѣ Правленія, за неявкою акціонеровъ, проценты ни въ какомъ случаѣ не начисляются.

#### РАЗБОРЪ СПОРОВЪ, ОТВѢТСТВЕННОСТЬ ОБЩЕСТВА И ЗАКРЫТІЕ ОНАГО.

§ 29. Все споры между акціонерами по дѣламъ Общества, а равно между Обществомъ и Директорами, также съ посторонними лицами, окончательно рѣшаются или въ Общемъ Собраніи акціонеровъ, если на это обѣ тяжущіяся стороны будутъ согласны, или третейскимъ судомъ, на основаніи ст. 1,367—1,400 Уст. Гражд. судопроизводства.

§ 30. При возникшихъ на Общество искахъ, отвѣтственность какъ акціонеровъ, такъ и Директоровъ, ограничивается однимъ складочнымъ капиталомъ и кромѣ того никто изъ нихъ ни личной отвѣтственности, ни какому либо дополнительному платежу, подвергается быть не можетъ.

§ 31. Срокъ существованія Общества не опредѣляется и дѣйствія онаго прекращаются по приговору Общаго Собранія акціонеровъ, если по ходу дѣлъ закрытіе Общества признано будетъ необходимымъ.

§ 32. Въ случаѣ закрытія Общества, Правленіе доводитъ о томъ до свѣдѣнія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, объявляетъ въ вѣдомостяхъ и приступаетъ къ ликвидаціи своихъ дѣлъ на общемъ основаніи и порядкомъ, для коммерческихъ домовъ установленнымъ.

§ 33. Во всѣхъ случаяхъ въ семь Уставѣ не поименованныхъ, Общество руководствуется общими узаконеніями объ акціонерныхъ компаніяхъ (ст. 2139—2188 Т. X, ч. I, Св. Закон. Гражданск. изданія 1857 года).

Подписалъ: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ Статсъ-Секретарь *Валуевъ*.

#### 506. — 1867 года Юня 26-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту).—

*О распространении на Прибалтійскія губерніи общихъ законовъ о взысканіяхъ и наказаніяхъ за нарушеніе уставовъ о казенныхъ лѣсахъ и объ отмѣнѣ статей 990—993, 997, 1011, 1012, 1477, 1488 и 1534—1589 Св. Зак. Т. VIII Уст. Лѣсн.*

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Министра Государственныхъ Имуществъ, отъ 7 Юня сего года за № 168-мъ, при коемъ представляетъ, для распубликованія, копію съ Высочайше утвержденнаго 22-го минувшаго Мая сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта о распространении на Прибалтійскія губерніи общихъ законовъ о взысканіяхъ и наказаніяхъ за нарушеніе уставовъ о казенныхъ лѣсахъ и объ отмѣнѣ статей 990—993, 997, 1011, 1012, 1477, 1488 и 1534—1589 Св. Зак. Т. VIII Уст. Лѣснаго, слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Законовъ и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе по сему предмету Министра Государственныхъ Имуществъ и, соглашаясь съ заключеніемъ его, Министра, мнѣніемъ положилъ: 1) Статьи 990—993, 997, 1011, 1012, 1477, 1488 и 1534—1589 Св. Зак. Тома VIII Устава Лѣснаго, отмѣнить, и 2) Общія законы о взысканіяхъ и наказаніяхъ за нарушеніе уставовъ о казенныхъ лѣсахъ распространить въ ихъ дѣйствіи и на Прибалтійскія губерніи. На мнѣніи написано: ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта о распространении на Прибалтійскія губерніи общихъ законовъ о взысканіяхъ и наказаніяхъ за нарушеніе уставовъ о казенныхъ лѣсахъ и объ отмѣнѣ статей 990—993, 997, 1011, 1012, 1477, 1488 и 1534—1589 Св. Зак. Т. VIII Уст. Лѣсн., Высочайше утвердить соизволивъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта **КОНСТАНТИНЪ**. 22-го Мая 1867 года. Приказали: О таковомъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта, для свѣдѣнія и должнаго, до кого касаться можетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—черезъ передачу къ Оберъ-Прокурорскимъ по дѣламъ 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената; равнымъ образомъ дать знать указами: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всемъ Генераль-Губернаторамъ, Военнымъ Губернаторамъ и Губернаторамъ, Губернскимъ, Войсковымъ и Областнымъ Правленіямъ, Судебнымъ Палатамъ: С.-Петербургской и Московской, Палатамъ: Гражданскаго и Уголовнаго Суда, Казеннымъ и Управленіямъ Государственныхъ Имуществъ; въ Святѣйшій же Правительствующій Синодъ, во все Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ



Собрания сообщить вѣдѣнія, а въ Департаментъ Министерства Юстиціи—передать копію съ опредѣленія, и припечатать въ установленномъ порядкѣ.

(Подписалъ: *Въ должности Оберъ-Секретаря Бухе.*)

**507. — 1867 года Іюня 26-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — О мѣрахъ къ развитію платинового промысла.**

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Министра Финансовъ, отъ 3-го Іюня сего года за № 668-мъ, при коемъ представляетъ, для опубликованія, копію съ Высочайше утвержденного, 29-го Мая сего года мнѣнія, Государственного Совѣта о мѣрахъ къ развитію платинового промысла, слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ въ Департаментъ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о мѣрахъ къ развитію платинового промысла, *мнѣніемъ положили*: I. Дѣйствіе статей отъ 154 до 162 Уст. Монет. Т. VII Св. Зак. изд. 1857 г., кромѣ примѣчанія къ ст. 160 сего Устава, отмѣнить. II. Въ измѣненіе и дополненіе ст. 534 Уст. Горн. Т. VII Св. Зак., изд. 1857 г., постановить: 1) Очищеніе на С.-Петербургскомъ Монетномъ Дворѣ сырой платины необязательно для частныхъ промышленниковъ. 2) Предоставляется Министру Финансовъ разрѣшать частнымъ лицамъ устраивать лабораторіи и заведенія для очищенія сырой платины. 3) Подать съ платины уплачивается въ С.-Петербургѣ; она взимается натурою въ сыромъ видѣ сего металла, не исключая и самородковъ, по соразмѣрности съ податью съ золота, и 4) Частные промышленники обязаны всю добываемую ими на прискахъ сырую платину доставлять на С.-Петербургскій Монетный Дворъ, какъ для взысканія съ оной установленной подати, по предшедшему пункту, такъ и для освидѣтельствованія, не содержится ли въ платинѣ примѣшаннымъ къ ней шлиховаго золота; по взысканіи же подати и освидѣтельствованіи, платина возвращается по принадлежности, съ надлежащимъ отъ Монетнаго Двора удостовѣреніемъ о чистотѣ оной и III. Поступившую уже на С.-Петербургскій Монетный Дворъ частную платину подвергнуть на ономъ очищенію и оплатѣ, согласно существовавшимъ до нынѣ узаконеніямъ, на основаніи коихъ та платина принята; на будущее же время предоставить Министру Финансовъ, на случай желанія частныхъ владельцевъ очищать свою платину на С.-Петербургскомъ Монетномъ Дворѣ, установить за сіе очищеніе соразмѣрную съ дѣйствительными за оное расходами плату. На мнѣніи написано: ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспользовавшееся мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственного Совѣта о мѣрахъ къ развитію платинового промысла, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предсѣдатель Государственного Совѣта **КОНСТАНТИНЪ**. 29-го Мая 1867 года. Приказали: О такомъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственного Совѣта, для свѣдѣнія и должнаго, въ чемъ до кого касаться можетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главнуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—черезъ передачу къ Оберъ-Прокурорскимъ дѣламъ 1-го Департамента Правительствующаго Сената копіи съ опредѣленія Сената; равнымъ образомъ дать знать указами: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всѣмъ Генералъ-Губернаторамъ, Военнымъ Губернаторамъ, Губернаторамъ, Губернскимъ, Войсковымъ и Областнымъ Правленіямъ, Судебнымъ Палатамъ: С.-Петербургской и Московской, Палатамъ: Гражданскаго и Уголовнаго Суда, Казеннымъ и Управленіямъ Государственныхъ Имуществъ; въ Святѣйшій же Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а въ Департаментъ Министерства Юстиціи—передать копію съ опредѣленія, и припечатать въ установленномъ порядкѣ.

(Подписалъ: *Въ должности Оберъ-Секретаря Бухе.*)

**508. — 1867 года Іюня 27-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — О подчиненіи временно-обязанныхъ крестьянъ тѣхъ губерній, на которыя распространяется Высочайше утвержденное Положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, дѣйствию установленныхъ для прочихъ сельскихъ сословій правилъ относительно платежа страхового сбора и размѣра пособій за пожарные убытки.**

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Товарища Министра Финансовъ, отъ 31-го Мая 1867 г., за № 3620-мъ, при коемъ представляетъ копію съ Высочайше утвержденного мнѣнія Государственного Совѣта слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ, въ Департаментъ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о подчиненіи временно-обязанныхъ крестьянъ тѣхъ губерній, на которыя распространяется Высочайше утвержденное Положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, дѣйствию установленныхъ для прочихъ сельскихъ сословій правилъ относительно платежа страхового сбора и размѣра пособій за пожарные убытки, *мнѣніемъ положили*: 1) Въ тѣхъ изъ губерній, подлежащихъ дѣйствию Высочайше утвержденного Положенія о земскихъ учрежденіяхъ, гдѣ еще не введено взаимное земское страхованіе, впредь до введенія онаго, распространить, въ видѣ мѣры временной, на крестьянъ, вышедшихъ изъ крѣпостной зависимости, правила установленныя для взаимнаго страхованія отъ пожаровъ строеній въ казенныхъ селеніяхъ, какъ по платежу страхового сбора, такъ и относительно размѣра пособій за пожарные убытки, съ тѣмъ, чтобы взысканіе страхового сбора съ крестьянъ, вышедшихъ изъ крѣпостной зависимости, было начато съ 1 Іюля 1867 г., но сумма пособій имъ ограничивалась устанавливаемымъ нынѣ размѣромъ по всѣмъ пожарнымъ случаямъ, по которымъ до обнародованія настоящаго закона, не послѣдовало еще удовлетворенія. 2) Впредь до поступленія страхового сбора съ бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ, расходъ на выдачу имъ пособій по случаю пожаровъ производить изъ суммы, исчисленной по ст. 4 § 24 финансовой смѣты Департамента Государственного Казначейства на 1867 годъ на разные непредвидимые расходы, относящіеся на счетъ постороннихъ источниковъ, съ зачисленіемъ отпущенной суммы въ недоимку по ст. 4 § 9 смѣты доходовъ того же Департамента, для поступленія изъ страхового сбора и 3) Предоставить Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ: а) принять зависяція отъ нихъ



мѣры къ своевременному возмѣщенію въ Государственное Казначейство, изъ первыхъ имѣющихъ поступить съ бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ страховыхъ платежей, тѣхъ расходовъ, которые произведены будутъ изъ казны на выдачу пособій погорѣльцамъ, начиная съ 1 Іюля 1867 года, и б) числящуюся въ долгу Государственному Казначейству на общемъ продовольственномъ капиталѣ сумму пособій, выданныхъ съ 1862 по 1 Іюля 1867 года временно-обязаннымъ крестьянамъ, пострадавшимъ отъ пожаровъ, имѣть въ виду при составленіи, согласно Высочайше утвержденному, 25 Апрѣля 1866 года, мнѣнію Государственного Совѣта, соображеній о порядкѣ окончанія расчетовъ по долгамъ продовольственному капиталу изъ Государственного Казначейства. На мнѣніи написано: ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственного Совѣта, о подчиненіи временно-обязанныхъ крестьянъ тѣхъ губерній, на которыя распространяется Высочайше утвержденное Положеніе о земскихъ учрежденіяхъ, дѣйствию установленныхъ для прочихъ сельскихъ сословій правилъ, относительно платежа страхового сбора и размѣра пособій за пожарные убытки, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предсѣдатель Государственного Совѣта *КОНСТАНТИНЪ*. 22-го Мая 1867 года. Приказали: О таковомъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственного Совѣта, для свѣдѣнія и должнаго, до кого касаться можетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—чрезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Сената, копій съ опредѣленія Сената и дать знать указами: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всѣмъ Генераль-Губернаторамъ, Губернаторамъ, Губернскимъ, Войсковымъ и Областнымъ Правленіямъ; въ Святѣйшій Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а для припечатанія въ установленномъ порядкѣ, Конторѣ Сенатской Типографіи дать извѣстіе.

(Подписалъ: *Въ должности Оберъ-Секретаря Бухе.*)

**509.**—1867 года Іюня 27-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — *По предмету разсрочки за соль акциза и взиманія за сіе залоговъ.*

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Товарища Министра Финансовъ, отъ 17-го сего Іюня за № 842-мъ, слѣдующаго содержанія: Министръ Финансовъ входилъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ по предмету разсрочки за соль акциза и взиманія за сіе залоговъ, полагая, въ видѣ временной мѣры, впредь до разсмотрѣнія въ законодательномъ порядкѣ новаго проекта Устава о соли, установить относительно разсрочки платежа акциза за соль нижеслѣдующее правило: 1) Примѣняясь къ ст. 509 Уст. о соли, при вывозѣ соли въ количествѣ не менѣе 10,000 пуд. со всѣхъ вообще казенныхъ и частныхъ соляныхъ источниковъ давать въ платежѣ акциза за соль отсрочку на восемь мѣсяцевъ подъ залоги рубль за рубль, безъ уплаты въ пользу казны установленныхъ ст. 514 процентовъ подобно тому, какъ сіе установлено по питейному сбору. 2) Частные владѣльцы солеваренныхъ заводовъ сохраняютъ, на прежнемъ основаніи, согласно ст. 398 Уст. о соли право пользоваться разсрочкою въ платежѣ акциза съ соли до 4-хъ мѣсяцевъ безъ представленія особыхъ залоговъ, равномерно остается въ силѣ установленный въ примѣчаніи къ ст. 730 Уст. о соли порядокъ взноса и разсрочки акциза за соль, вывозимую въ Черноморскіе и Азовскіе порты и 3) При разсрочкѣ акциза съ соли подъ залоги руководствоваться въ отношеніи пріема залоговъ правилами, установленными въ прилож. къ 268 ст. V Т. Св. Зак. Уст. о пит. сбор. по продолж. 1863 года. Нынѣ выпискою изъ журнала Комитета Министровъ, отъ 7-го сего Іюня, за № 749-мъ, сообщено Министру Финансовъ, что Комитетъ полагалъ заключеніе его по сему дѣлу утвердить и что ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ въ 30 день Мая 1867 г. на положеніе Комитета Высочайше соизволилъ. О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи онъ, Товарищъ Министра Финансовъ, доноситъ Правительствующему Сенату для зависящаго съ его стороны распоряженія. Приказали: О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, для приведенія онаго во всеобщую извѣстность и должнаго, въ чемъ до кого касаться будетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—чрезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената; а равно послать указы: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всѣмъ Губернскимъ, Областнымъ и Войсковымъ Правленіямъ, Казеннымъ Палатамъ и прочимъ подвѣдомственнымъ Правительствующему Сенату присутственнымъ мѣстамъ и лицамъ; въ Святѣйшій Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а въ Контору Сенатской Типографіи, для припечатанія въ установленномъ порядкѣ, дать извѣстіе.

(Подписалъ: *Исправляющій должность Оберъ-Секретаря Гецель.*)

**510.** — 1867 года Іюня 27-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — *Объ учрежденіи казначейства въ Киргизской Ордѣ.*

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Министра Финансовъ, отъ 6-го Іюня сего года, за № 3803-мъ, при коемъ препровождаетъ въ Правительствующій Сенатъ, для надлежащаго опубликованія, засвидѣтельствованный списокъ съ Высочайше утвержденного 29-го Мая сего года мнѣнія Государственного Совѣта объ учрежденіи Казначейства въ Киргизской Ордѣ. Означенное мнѣніе слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ объ учрежденіи Казначейства въ Киргизской Ордѣ, *мнѣніемъ положили*: 1) Образовать съ 1-го Іюля 1867 г. при Временномъ Совѣтѣ управленія Киргизскою Ордою Казначейство, на правахъ утѣд-наго, наименовавъ его Казначействомъ Киргизской Орды и подчинивъ его Астраханской Казенной Палатѣ и одновременно упразднивъ, за симъ, на общихъ основаніяхъ, должности во Временномъ Совѣтѣ казначея, секретаря



при предѣдателѣ и двухъ писцовъ младшаго олада. 2) На покрытіе потребныхъ на содержаніе въ семь году упомянутого казначейства 1715 р. обратить ассигнованные по ст. 5 § 18 смѣты Министерства Внутреннихъ Дѣлъ на 1867 годъ, на содержаніе упраздняемыхъ должностей Временнаго Совѣта въ теченіе полугода 740 руб., перечисливъ сумму сію въ § 4 смѣты Департамента Государственнаго Казначейства; остальные же затѣмъ, 975 р. отпустить изъ Государственнаго Казначейства, на счетъ остатковъ отъ заключенныхъ смѣтъ, въ дополненіе къ тому же § смѣты Департамента Государственнаго Казначейства на сей годъ; и 3) предоставить Министру Финансовъ: а) при составленіи на будущее, съ 1868 г., время, смѣты Департамента Государственнаго Казначейства, вносить, установленнымъ порядкомъ, въ подлежащіе подраздѣленія сей смѣты 3430 р., на содержаніе въ Киргизской Ордѣ казначейства; б) по соглашенію съ Оренбургскимъ Генералъ-Губернаторомъ составить временное росписаніе должностей и окладовъ содержанія вновь образуемаго казначейства, съ тѣмъ, чтобы оклады тѣ не превышали определенныхъ Высочайше утвержденнымъ 30 Ноября 1865 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта для уѣздныхъ казначействъ, и чтобы постоянные штаты того Казначейства были внесены на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта вмѣстѣ съ общими штатами Казначействъ Министерства Финансовъ, и в) опредѣлить порядокъ свидѣтельствующаго ежемѣсячной повѣрки денежныхъ суммъ, книгъ и документовъ учреждаемаго въ Киргизской Ордѣ казначейства. На подлинномъ мнѣніи написано: ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспомядовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, объ учрежденіи Казначейства въ Киргизской Ордѣ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предѣдатель Государственнаго Совѣта **КОНСТАНТИНЪ**. 29-го Мая 1867 года. Приказали: О такомъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта, для приведенія оного во всеобщую извѣстность и должного, въ чемъ до кого касаться будетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—черезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената; а равно послать указы: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всѣмъ Губернскимъ, Областнымъ и Войсковымъ Правленіямъ, Казеннымъ Палатамъ и прочимъ, подвѣдомственнымъ Правительствующему Сенату, присутственнымъ мѣстамъ и лицамъ; въ Святѣйшій Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а въ Контору Сенатской Типографіи, для припечатанія въ установленномъ порядкѣ, дать извѣстіе.

(Подписалъ: *Исправляющій должность Оберъ-Секретаря Гецель.*)

**511.** — 1867 года Юня 27-го. — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — О международномъ актѣ касательно судоходства въ устьяхъ Дуная. По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали: предложеніе бывшаго Министра Юстиціи за № 1790-мъ, при коемъ предлагаетъ Правительствующему Сенату, сообщенные Товарищемъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ, международный актъ касательно судоходства въ устьяхъ Дуная, подписанный 2-го Ноября 1865 г. съ двумя приложеніями и протоколъ засѣданія Парижской конференціи, отъ 28-го Марта 1866 года. И *справку*. Приказали: Напечатать потребное количество экземпляровъ означенныхъ: международного акта съ слѣдующими къ нему приложеніями и протокола, разослать таковые, для обнародованія во всеобщую извѣстность, всѣмъ Губернскимъ, Областнымъ и Войсковымъ Правленіямъ и для свѣдѣнія Генералъ-Губернаторамъ, Военнымъ Губернаторамъ, Губернаторамъ и Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету при указахъ и препроводить къ Его Императорскому Высочеству Намѣстнику Кавказскому, Намѣстнику въ Царствѣ Польскомъ, Министрамъ и Главноуправляющимъ отдѣльными частями, однимъ при указахъ, а другимъ черезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Правительствующаго Сената при копіяхъ съ опредѣленія Сената; въ Святѣйшій же Правительствующій Синодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить при вѣдѣніяхъ, въ Департаментъ Министерства Юстиціи—при копіи съ опредѣленія, а для припечатанія въ установленномъ порядкѣ, Конторѣ Сенатской Типографіи передать при извѣстіи.

(Подписалъ: *Исправляющій должность Оберъ-Секретаря Рклинкій.*)

#### КОНФЕРЕНЦИЯ 1866 ГОДА.

Засѣданіе 28-го Марта.

Присутствовали Уполномоченные:

Австрійскій,  
Французскій,  
Великобританскій,  
Итальянскій,  
Прусскій,  
Россійскій,  
Турецкій,  
Секретарь Конференціи.

Такъ какъ учрежденная статьею 16 трактата, заключеннаго въ Парижѣ 30 Марта 1856 года, Европейская Комиссія успѣла, посредствомъ различныхъ важныхъ сооружений, улучшить судоходство по Нижнему-Дунаю и составила правила по различнымъ относящимся къ оному

#### CONFÉRENCE de 1866.

Séance du 28 Mars.

Présents

les Plénipotentiaires:

d'Autriche,  
de France,  
de Grande-Bretagne,  
d'Italie,  
de Prusse,  
de Russie,  
de Turquie.

Le Secrétaire de la Conférence.

La Commission Européenne, instituée par l'art. 16 du traité signé à Paris le 30 Mars 1856, étant parvenue à améliorer la navigation du Bas-Danube en faisant exécuter plusieurs travaux importants, et ayant pourvu à la réglementation des divers services qui s'y rattachent, les Puis



предметамъ, то Державы, подписавшія помянутый трактатъ, облекли своихъ представителей въ сказанной Коммисіи полномочіемъ для опредѣленія, посредствомъ международнаго акта, правъ и обязанностей возникающихъ изъ новаго положенія вещей.

Въ слѣдствіе того подписанъ ими, въ Галацѣ, 2 Ноября 1865 года, международный актъ въ восьми подлинныхъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ оставленъ при дѣлахъ Европейской Коммисіи, а остальные пересланы Членами Коммисіи своимъ Правительствамъ.

Г. Французскій уполномоченный представилъ Конференціи одинъ изъ подлинныхъ экземпляровъ помянутого международного акта.

Разсмотрѣвъ этотъ актъ и два къ оному приложенія подъ литерами А. и В., составляющія нераздѣльную часть оного, а также приложенное къ оному, равнымъ образомъ, соглашеніе касательно денежныхъ ссудъ, сдѣланныхъ Европейской Коммисіи Высокою Портою, Конференція изъявляетъ свое согласіе на содержащіеся въ нихъ постановленія и оныя утверждаетъ.

При семъ постановляется, однако, для исправленія невольнаго вкрадшагося пропуска, что ст. 5 Положенія 5 Ноября 1864 (приложеніе А.) будетъ изложена слѣдующимъ образомъ:

«Шкипера купеческихъ судовъ, всѣхъ безъ различія націй, обязаны подчиняться приказаніямъ, даваемымъ имъ, въ силу сего Положенія, Главнымъ Инспекторомъ и Капитаномъ надъ Сулинскимъ портомъ.

Равнымъ образомъ обязаны они объявлять имъ, въ случаѣ ихъ требованія, свои имена, національность и названіе своихъ судовъ, предъявлять свои экипажные списки, независимо отъ соблюденія правилъ постановленныхъ ниже въ ст. 10, 17 и 65.

Спеціальная инструкція, составленная Коммисіею, опредѣляетъ въ подробности кругъ дѣйствія Главнаго Инспектора и Капитана.»

Кромѣ того постановляется, что въ § 1 статьи 98 того же Положенія, слова «(статья 4)» будутъ замѣнены словами «(статья 5).»

Договаривающимися Державами, при официальномъ опубликованіи каждой, въ чемъ до нея касается, международнаго акта и двухъ къ оному приложеній, будутъ соблюдены вышеизложенныя измѣненія.

Настоящій протоколъ составленъ и подписанъ въ двухъ подлинныхъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ будетъ оставленъ, подобно прочимъ протоколамъ, при дѣлахъ Конференціи, а другой официально врученъ, въ засѣданіи Конференціи, Уполномоченному Его Величества Султана, и будетъ имъ препровожденъ въ Константинополь, дабы служить въ замѣнъ Европейской ратификаціи, упоминаемой въ ст. 22 международного акта.

Учинено въ Парижѣ, 28 Марта 1866 года.

Подписали:

Друэнъ-де-Люисъ.

Коулей.

Будбергъ.

Князь Меттернихъ.

Нигра.

Гольцъ.

Софветъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Секретарь Конференціи:

Подписано: Фожеръ.

sances signataires ont muni leurs délégués dans la dite commission de pleins-pouvoirs à l'effet de déterminer, par un acte international, les droits et obligations, ressortant du nouvel état de choses.

En conséquence, un acte public a été signé par eux a Galatz, le 2 Novembre 1865, en huit exemplaires originaux dont l'un est resté déposé aux archives de la Commission Européenne, et dont les autres ont été envoyés par les Commissaires à leurs Gouvernemens respectifs.

M-r le Plénipotentiaire de France présente à la Conférence un des exemplaires originaux de l'acte Public.

Après avoir pris connaissance de cet acte, des deux annexes A. et B. qui en font partie intégrante, et de l'arrangement relatif aux avances faites par la Sublime Porte à la Commission Européenne, qui y est également joint, la Conférence donne son assentiment et sa sanction aux dispositions qui y sont édictées.

Il est convenu, toutefois, afin de réparer une omission involontaire, que l'art. 5 du règlement du 21 Novembre 1864 (annexe A) sera rédigé comme il suit:

«Les Capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'inspecteur Général et par le capitaine du port de Soulina.

«Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtimens, et de leur présenter leurs rôles d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17, et 65 ci-dessous.

«Une instruction spéciale, émanée de la Commission Européenne, règle, dans ses détails,—l'action de ces deux agents».

Il est convenu en outre que dans le 1-<sup>r</sup> § de l'art. 98 du même règlement, les mots: «(article 4)» seront remplacés par les mots: «(article 5)».

Les Puissances contractantes, en donnant à l'acte Public et à ses deux annexes la publicité officielle, chaume pour ce qui la concerne, tiendront compte des modifications qui précèdent.

Le présent protocole a été dressé et signé en deux exemplaires originaux: l'un restera, comme les autres protocoles, aux actes de la Conférence; le second a été remis officiellement, en Conférence, au Plénipotentiaire de S. M. le Sultan, et sera par ses soins envoyé à Constantinople afin d'y servir et tenir lieu de la ratification Européenne prévue en l'art. 22 de l'acte Public.

Fait à Paris, le 28 Mars 1866.

Signé:

Drouyn de Lhuys.

Cowley.

Budberg.

Prince de Metternich.

Nигра.

Goltz.

Sofoet.

Pour copie conforme:

Le Secrétaire de la Conférence:

(signé) Faugère.



## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АКТЪ

КАСАТЕЛЬНО СУДОХОДСТВА ВЪ УСТЬЯХЪ ДУНАЯ.

Статьею 16 Парижскаго трактата 30 Марта 1856 года была учреждена Европейская Коммиссія для приведенія части теченія Дуная, находящейся ниже Исаки, его устьевъ и прилегающихъ частей моря въ возможно способнѣе для судоходства состояніе.

Нынѣ означенная Коммиссія, дѣйствуя въ силу такового полномочія, послѣ девятилѣтнихъ трудовъ, успѣла сдѣлать важныя улучшенія въ порядкѣ судоходства, именно сооруженіемъ двухъ плотинъ въ устьѣ Сулинскаго гирла, посредствомъ коихъ открытъ доступъ въ это устье судамъ съ большою осадкою, исполненіемъ разныхъ работъ для исправленія и очистки русла этого гирла, поднятіемъ затонувшихъ судовъ и установкою системы бакеновъ, сооруженіемъ маяка въ устьѣ Георгіевскаго гирла, устройствомъ постоянныхъ спасительныхъ средствъ и учрежденіемъ морскаго госпиталя въ Сулинѣ; наконецъ установленіемъ временныхъ правилъ по разнымъ предметамъ касающимся судоходства на протяженіи рѣки между Исакою и моремъ.

А потому Державы, подписавшія сказанный Парижскій Трактатъ 30 Марта 1856 года, желая засвидѣтельствовать, что Европейская Коммиссія, выполняя такимъ образомъ существенную часть возложеннаго на нее труда, дѣйствовала согласно Ихъ видамъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ желая опредѣлить международнымъ актомъ права и обязанности, изъ установленнаго на Нижнемъ Дунаѣ новаго порядка, возникающія для всѣхъ, имѣющихъ участіе въ этомъ дѣлѣ, а именно для всѣхъ флаговъ, занимающихся судоходствомъ по сказанной рѣкѣ, назначили Своими уполномоченными, именно:

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ИМПЕРАТОРЪ Всероссійскій Барона Генриха Оффенберга, Своего Статскаго Совѣтника и Генеральнаго Консула въ Соединенныхъ Княжествахъ, Кавалера ордена Св. Владиміра третьей степени, Св. Анны и Св. Станислава второй степени, Кавалера ордена Св. Іоанна Іерусалимскаго и разныхъ иностранныхъ орденовъ.

Его Величество Императоръ Австрійскій, Король Венгерскій и Богемскій, Кавалера Алфреда-фонъ-Кремера, Своего Консула для прибрежья Нижняго Дуная, имѣющаго Императорскій Турецкій орденъ Меджидіе четвертой степени.

Его Величество Императоръ Французовъ, Эдуарда Ангельгардта, Своего Консула перваго класса, Кавалера Императорскаго ордена Почетнаго Легіона.

Его Величество Королева Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи, Джона Стокса, Маіора Королевскаго Корпуса инженеровъ, имѣющаго Императорскій Турецкій орденъ Меджидіе четвертой степени, и проч. и проч.

Его Величество Король Италіи, Кавалера Аннибала Страмбіо, Своего политическаго агента Генеральнаго Консула въ Соединенныхъ Княжествахъ, Командора Королевскаго ордена Святыхъ Маврікія и Лазаря.

Его Величество Король Пруссій, Юлія Александра-Алоизія Сентъ-Пьера, Кавалера Королевскаго ордена

## ACTE PUBLIC

RELATIF À LA NAVIGATION DES EMOUCHURES DU DANUBE.

Une Commission Européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris, du 30 Mars 1856, pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaktcha, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Et la dite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Soulina, lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtimens d'un grand tirant d'eau, par l'exécution de travaux de correction et de curage dans le cours du même bras, par l'enlèvement des bâtimens naufragés et par l'établissement d'un système de bouées, par la construction d'un phare à l'embouchure de St.-Georges, par l'institution d'un service régulier de sauvetage et par la création d'un hôpital de la marine à Soulina; enfin, par la réglementation provisoire des différents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaktcha et la mer.

Les Puissances qui ont signé le dit Traité, conclu à Paris le 30 Mars 1856, désirant constater que la Commission Européenne en accomplissant, ainsi, une partie essentielle de sa tâche, a agi conformément à leurs intentions et voulant déterminer par un acte public les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le bas-Danube a créés pour les différents intéressés, et notamment pour tous les pavillons qui pratiquent la navigation du fleuve, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR de toutes les Russies, le Sieur Henri Baron d'Offenberg, Son Conseiller d'Etat et Consul général dans les Principautés-Unies, Chevalier de l'ordre de St. Vladimir de troisième classe, Chevalier de St. Jean de Jérusalem et de plusieurs ordres étrangers;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le Sieur Alfred Chevalier de Kremer, Son Consul pour le littoral du bas-Danube, décoré de l'ordre Impérial du Medjidié de quatrième classe;

Sa Majesté l'Empereur des Français, le Sieur Edouard Engelhardt, son Consul de première classe, chevalier de l'ordre Impérial de la Légion d'honneur;

Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, le Sieur John Stokes, Major au Corps royal des Ingénieurs, décoré de l'ordre Impérial du Médjidié de quatrième classe, etc, etc.

Sa Majesté le Roi d'Italie, le Sieur Annibal Chevalier Strambio, Son Agent politique et Consul général dans les Principautés-Unies, Commandeur de son ordre des Saints Maurice et Lazare.

Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur Jules-Alexandre-Aloys Saint Pierre, Chevalier de son ordre de l'Aigle



Краснаго Ора третьей степени съ бантомъ, и Датскаго ордена Данеброга, Офицера Королевско-Бельгійскаго ордена Леопольда, Кавалера Императорско-Россійскаго ордена Св. Анны второй степени, Командора Королевско-Саксонскаго ордена Альберта второй степени и Саксонскаго ордена Эрнестинской линіи, Своего Дѣйствительнаго Легаціоннаго Совѣтника, Своего политическаго агента и Генеральнаго Консула въ Соединенныхъ Княжествахъ.

Его Величество Императоръ Оттомановъ, Ахметъ-Рассима-Пашу, Сановника степени Миримранъ, Своего Губернатора Тульчинской Области, имѣющаго Императорско-Турецкій орденъ Меджидіе третьей степени;

Каковыя Полномочныя, по взаимномъ сообщеніи своихъ полномочій, найденныхъ въ надлежащей формѣ, согласились о нижеслѣдующихъ постановленіяхъ.

## ГЛАВА I.

ПОСТАНОВЛЕНІЯ КАСАЮЩІЯСЯ МАТЕРІАЛЬНЫХЪ УСЛОВІЙ СУДОХОДСТВА.

### Статья 1.

Всѣ, въ исполненіе 16-й статьи Парижскаго Трактата 30 Марта 1856 года, произведенныя работы и основанныя учрежденія, со всѣми къ нимъ дополненіями и принадлежностями, будутъ впредь оставаться исключительно присвоенными потребностямъ Дунайскаго судоходства, и это назначеніе ихъ не можетъ никогда ни подъ каимъ предлогомъ быть измѣняемо; а потому оныя гарантированы международнымъ правомъ и поставлены подъ его охрану.

Европейской Дунайской Коммисіи, или той власти, которая заступитъ ея мѣсто, поручено будетъ, безъ всякаго посторонняго вмѣшательства, управлять, въ видахъ пользы судоходства, этими работами и учрежденіями, наблюдать за ихъ поддержаніемъ и сохраненіемъ и давать имъ все развитіе, каковаго могутъ потребовать нужды судоходства.

### Статья 2.

Европейской Коммисіи, или той власти, которая заступитъ ея мѣсто, предоставляется исключительное право назначать и производить всѣ работы, какія будутъ признаваемы нужными, въ томъ случаѣ, если рѣшено будетъ сдѣланныя въ Сулинскомъ гирлѣ и устьѣ улучшенія, доселѣ временныя, обратить въ постоянныя, а также для постепеннаго продолженія боковыхъ плотинъ этого устья по мѣрѣ того, какъ будетъ того требовать состояніе прохода.

### Статья 3.

Помянутой Европейской Коммисіи предоставляется приступить къ улучшенію устья и гирла Св. Георгія, которое предназначено по общему соглашенію и нынѣ только временно отложено.

### Статья 4.

Высокая Порта обязывается впредь, какъ и по сіе время, оказывать Европейской Коммисіи, или той власти, которая заступитъ ея мѣсто, всякую помощь и всякое содѣйствіе, въ которыхъ она можетъ нуждаться для производства техническихъ работъ, и вообще во всемъ, что будетъ касаться исполненія возложеннаго на нее порученія. Она будетъ наблюдать за тѣмъ, чтобы берега Дуная, отъ Исакии до моря, оставались свободными отъ всякихъ строеній, повинностей и иныхъ какихъ бы то ни было препятствій, и будетъ, по прежнему, предоставлять въ распоряженіе Коммисіи, въ Сулинскомъ портѣ, подъ условіемъ платежа ежегодныхъ податей, коими

rouge de troisième classe avec le noeud, de l'ordre du Danebrog de Danemark, officier de l'ordre royal de Léopold de Belgique, décoré de l'ordre Impérial de Sainte-Anne de Russie, de 2 classe, Commandeur de l'ordre d'Albert de la Saxe Royale de seconde classe et de l'ordre de la Branche Ernestine de Saxe, Son Conseiller actuel de légation, Son Agent politique et Consul-général dans les Principautés-Unies;

Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, Ahmet-Rassim Pacha, fonctionnaire du rang de Mirimran, Son Gouverneur pour la Province de Toulitcha, décoré de l'ordre Impérial du Medjidié de troisième classe;

Lesquels, après avoir exhibé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

## TITRE I.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONDITIONS MATÉRIELLES DE LA NAVIGATION.

### ARTICLE 1.

Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 Mars 1856, avec leurs accessoires, et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne, et ne pourront jamais être détournés de cette destination pour quelque motif que ce soit; à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international.

La Commission Européenne du Danube, ou l'Autorité qui lui succédera en droit, restera chargée, à l'exclusion de toute ingérence quelconque, d'administrer au profit de la navigation ces ouvrages et établissements, de veiller à leurs maintien et conservation, et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

### ARTICLE 2.

Sera spécialement réservée à la Commission Européenne, ou à l'Autorité qui lui succédera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires, dans le cas où l'on voudrait rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Soulina, et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

### ARTICLE 3.

Il demeurera réservé à la dite Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de St. Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent.

### ARTICLE 4.

La Sublime-Porte s'engage à prêter à l'avenir, comme par le passé, à la Commission Européenne ou à l'Autorité qui lui succédera, toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art, et généralement pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaktcha jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques, et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laisser à la disposition de la Commission dans le port de Soulina la rive gauche à partir de la racine de



обложены земли въ Турціи, лѣвый берегъ начиная отъ начала сѣверной плотины вверхъ по рѣкѣ на протяженіи 760 метровъ, и въ ширину на разстояніи 150 метровъ отъ берега.

Сверхъ того она соглашается отдать приличное пространство земли на правомъ берегу для сооруженій, которыя сказанная Коммиссія или та власть, которая заступитъ ея мѣсто, признаютъ полезнымъ возвести для потребностей Сулинскаго порта, для морскаго госпиталя и для другихъ нуждъ администраціи.

#### Статья 5.

Въ случаѣ, если Европейская Коммиссія воспользуется упомянутымъ въ статьѣ 3-й правомъ касательно улучшенія устья и гирла Св. Георгія, Высокая Порта согласна предоставить въ распоряженіе сей Коммиссіи, какъ скоро встрѣтится надобность, тѣ принадлежащія къ Государственнымъ имуществамъ земли и мѣста, которыя будутъ заранее указаны и опредѣлены, какъ нужны для сооруженій и для помѣщенія заведеній, которыя потребуются устроить въ слѣдствіе или въ дополненіе сказаннаго улучшенія.

#### Статья 6.

При семъ разумѣется, что ни на которомъ берегу рѣки въ портахъ Сулинскомъ и Георгіевскомъ, ни территоріальною властью, ни какими либо компаниями или товариществами торговли и судоходства, ни частными лицами не могутъ быть устраиваемы никакія пристани, набережныя или иные подобнаго рода заведенія, коихъ планы не были бы предварительно представлены Европейской Коммиссіи и признаны ею согласными съ общимъ проектомъ набережныхъ, и немогущими ни въ чемъ препятствовать дѣйствию сооруженій возводимыхъ для улучшенія устьевъ.

### ГЛАВА II.

ПОСТАНОВЛЕНІЯ КАСАЮЩІЯСЯ ПОРЯДКА УПРАВЛЕНІЯ СУДОХОДСТВОМЪ.

#### § 1.

О положеніяхъ вообще.

#### Статья 7.

Судоходство въ устьяхъ Дуная управляется утвержденнымъ Европейскою Коммиссіею сего числа положеніемъ о судоходствѣ и полиціи, къ настоящему акту приложеннымъ подъ лит. А, и долженствующимъ имѣть такую же силу и дѣйствіе, какъ бы оно входило въ составъ сего акта.

Само собою разумѣется, что это положеніе имѣетъ силу закона не только во всемъ, что относится къ рѣчной полиціи, но и для разрѣшенія гражданскихъ споровъ, возникающихъ изъ промысла судоходства.

#### Статья 8.

Судоходство на Нижнемъ Дунаѣ подчинено вѣдѣнію и надзору Главнаго Инспектора Нижняго Дуная и Капитана надъ Сулинскимъ портомъ.

Эти два должностныя лица, опредѣляемые Высокою Портою, должны во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ сообразоваться съ положеніемъ, коего примѣненіе на нихъ возложено, и въ точномъ соблюденіи коего они даютъ присягу. Исходящія отъ ихъ власти рѣшенія постановляются Именемъ Его Величества Султана.

Въ случаѣ, если Европейскою Коммиссіею или постоянною прибрежною Коммиссіею будетъ обнаружено проступокъ или нарушеніе положенія о судоходствѣ и полиціи, совершенные которымъ либо изъ сказанныхъ должностныхъ лицъ, она имѣетъ ходатайствовать у Высокой Порты объ отрѣшеніи виновнаго отъ должности. Если Высокая Пор-

la digue du Nord, sur une distance de 760 mètres, en remontant le fleuve, et sur une largeur de 150 mètres, en partant de la rive.

Elle consent de plus, à concéder un emplacement convenable sur la rive droite, pour les constructions que la dite Commission, ou l'Autorité qui lui succèdera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Soulina, pour l'hôpital de la marine, et pour les autres besoins de l'Administration.

#### ARTICLE 5.

Pour les cas où la Commission Européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de St.-Georges, la Sublime-Porte consent à ce que la dite Commission puisse disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat, qui auront été désignés et déterminés d'avance, comme nécessaires tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être créés en conséquence ou comme complément de cette amélioration.

#### ARTICLE 6.

Il est entendu qu'il ne sera construit sur l'une ou l'autre rive du fleuve, dans les ports de Soulina et de St.-Georges, soit par l'Autorité territoriale, soit par les Compagnies ou Sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucuns débarcadères, quais ou établissements de même nature dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission Européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration.

### TITRE II.

DISPOSITIONS RELATIVES AU RÉGIME ADMINISTRATIF DE LA NAVIGATION.

#### § 1.

Des Réglements en général.

#### ARTICLE 7.

La navigation aux embouchures du Danube est régie par le règlement de navigation et de police, arrêté par la Commission Européenne sous la date de ce jour, et qui est demeuré joint, sous la lettre A, au présent acte, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

Il est entendu que ce règlement fait loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles naissant par suite de l'exercice de la navigation.

#### ARTICLE 8.

L'exercice de la navigation sur le bas-Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'Inspecteur général du bas-Danube et du Capitaine du port de Soulina.

Ces deux agents, nommés par la Sublime-Porte, devront conformer tous leurs actes au Règlement dont l'application leur est confiée, et pour la stricte observation duquel ils prêteront serment. Les sentences émanant de leur autorité seront prononcées au nom de S. M. le Sultan.

Dans le cas où la Commission Européenne ou la Commission riveraine permanente aura constaté un délit ou une contravention commis par l'un ou l'autre des dits Agents contre le Règlement de navigation et de police, elle requerra auprès de la Sublime-Porte sa destitution. Si la Sublime-Porte croit devoir procéder à une nouvelle enquête



та признаетъ нужнымъ произвести новое изслѣдованіе касательно обнаруженныхъ уже Коммиссіею обстоятельствъ, то сія послѣдняя имѣетъ право участвовать въ этомъ новомъ изслѣдованіи чрезъ своего депутата, и когда затѣмъ виновность обвиняемаго будетъ надлежащимъ образомъ доказана, Высокою Портою будутъ немедленно приняты мѣры къ замѣщенію его другимъ лицомъ.

За исключеніемъ случая, означеннаго въ предыдущемъ пунктѣ, Главный Инспекторъ и Капитанъ надъ Сулинскимъ портомъ могутъ быть удаляемы отъ своихъ должностей не иначе, какъ по собственной ихъ просьбѣ или по соглашенію между Высокою Портою и Европейскою Коммиссіею.

Эти должностныя лица будутъ, такимъ образомъ, оба отправлять свои должности, подъ наблюденіемъ Европейской Коммиссіи.

Главный Инспекторъ, Капитаны надъ Сулинскимъ и надъ Тульчинскимъ портами и Надзиратели (состоящіе въ зависимости отъ Главнаго Инспектора) будутъ получать содержаніе отъ Османскаго Правительства.

Они должны избираться изъ способныхъ къ дѣлу лицъ.

#### Статья 9.

Согласно началамъ, выраженнымъ въ актѣ Вѣнскаго конгресса, и утвержденнымъ 15-ю статьею Парижскаго Трактата, власть Главнаго Инспектора и Капитана надъ Сулинскимъ портомъ простирается безразлично на всѣ флаги.

На Главнаго Инспектора возложено собственно заведываніе рѣчною полиціею ниже Псаки, ноше въ Сулинскомъ портѣ; ему назначены для помощи нѣсколько надзирателей, распределенныхъ по отдѣльнымъ рѣчнымъ участкамъ его вѣдомства.

Капитану надъ Сулинскимъ портомъ ввѣрена полиція въ Сулинскомъ портѣ и на вѣншемъ Сулинскомъ рейдѣ.

Спеціальною инструкціею, утвержденною по общему соглашенію, будетъ опредѣленъ въ подробностяхъ кругъ дѣйствій Главнаго Инспектора и Капитана надъ Сулинскимъ портомъ.

#### Статья 10.

Шкипера купеческихъ судовъ, всѣхъ безъ различія націй, обязаны подчиняться приказаніямъ, даваемымъ имъ въ силу положенія о судоходствѣ и полиціи, Главнымъ Инспекторомъ и Капитаномъ надъ Сулинскимъ портомъ.

#### Статья 11.

Исполненіе положенія о судоходствѣ и полиціи обезпечивается сверхъ того, равно какъ и примѣненіе тарифа, о которомъ будетъ сказано въ 13-й и слѣдующихъ статьяхъ настоящаго акта, понудительнымъ содѣйствіемъ военныхъ судовъ, содержащихся въ устьяхъ Дуная, въ силу статьи 19-й Парижскаго Трактата.

Каждая изъ этихъ морскихъ станцій имѣетъ понудительную власть относительно судовъ отечественныхъ и тѣхъ, коихъ флагъ ввѣренъ ей охраненію, на основаніи ли трактатовъ или обычаевъ, или же въ силу общаго или спеціальнаго полномочія.

Въ случаѣ не нахожденія на мѣстѣ военнаго судна, имѣющаго право вѣдательства, власти, заведующія рѣчною полиціею, могутъ обращаться къ содѣйствію военныхъ судовъ территориальной Державы.

#### Статья 12.

При семъ разумѣется, что приложенное къ настоящему акту положеніе о судоходствѣ и полиціи сохранить силу закона во все время, пока не будутъ, по общему соглашенію, постановлены и приведены въ дѣйствіе положенія, упоминаемыя въ статьѣ 17-й Парижскаго Трактата.

sur les faits déjà constatés par la Commission, celle-ci aura le droit d'y assister par l'organe d'un Délégué, et lorsque la culpabilité de l'accusé aura été dûment prouvée, la Sublime-Porte avisera sans retard à son remplacement.

Sauf le cas prévu par le paragraphe qui précède, l'Inspecteur général et le capitaine du port de Soulina ne pourront être éloignés de leurs postes respectifs que sur leur demande ou par suite d'un accord entre la Sublime-Porte et la Commission Européenne.

Ces Agents fonctionneront ainsi, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne.

L'Inspecteur-général, les Capitaines des ports des Soulina et de Toulitcha, et les surveillants (dépendant de l'Inspecteur-général) seront rétribués par le Gouvernement Ottoman.

Ils seront choisis parmi des personnes compétentes.

#### ARTICLE 9.

En vertu des principes de l'Acte du Congrès de Vienne, consacrés par l'article 15 du Traité de Paris, l'autorité de l'Inspecteur-général et du Capitaine du port de Soulina s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

L'Inspecteur-général est préposé spécialement à la police du fleuve en aval d'Isaktcha, à l'exclusion du port de Soulina; il est assisté de surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Le Capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Une instruction spéciale, arrêtée d'un commun accord réglera dans ses détails l'action de l'Inspecteur-général et celle du Capitaine du port de Soulina.

#### ARTICLE 10.

Les Capitaines-marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du Règlement de navigation et de police, par l'Inspecteur-général et par le Capitaine du port de Soulina.

#### ARTICLE 11.

L'exécution du Règlement de navigation et de police est assurée, en outre, ainsi que l'application du tarif dont il sera parlé aux articles 13 et suivans du présent Acte, par l'action des bâtimens de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du Traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtimens de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des Traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les Autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtimens de guerre de la Puissance territoriale.

#### ARTICLE 12.

Il est entendu que le Règlement de navigation et de police joint au présent Acte conservera force de loi jusqu'au moment où les réglemens prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été arrêtés d'un commun accord et mis en vigueur.



Равнымъ образомъ будутъ оставаться въ силѣ постановленія, изложенныя выше въ статьяхъ 8, 9, и 10, на сколько оныя касаются правъ и обязанностей Главнаго Инспектора.

## § 2.

О тарифѣ судоходныхъ пошлинъ.

## Статья 13.

Статьею 16-ю Парижскаго Трактата предоставлено Европейской Коммиссіи право обложить судоходство пошлинами въ размѣрѣ потребномъ для покрытія расходовъ на вышеупомянутыя сооруженія и заведенія; и какъ Коммиссія воспользовалась этимъ правомъ, установивъ тарифъ 25 Іюля 1860 года, пересмотрѣнный 7-го Марта 1863 года, доходъ отъ котораго доставилъ ей необходимыя средства для окончанія Сулинскихъ работъ, то настоящимъ актомъ положительно постановляется, что вышеупомянутый тарифъ, котораго постановленія нынѣ дополнены, останется обязательнымъ и на будущее время.

На сей конецъ означенный тарифъ приложенъ къ настоящему акту подъ лит. В. и долженъ имѣть такую же силу и дѣйствіе какъ бы онъ входилъ въ составъ сего акта.

## Статья 14.

Доходъ отъ пошлинъ предназначается:

1) Прежде всего и преимущественно на покрытіе займовъ, уже сдѣланныхъ Европейскою Коммиссіею, и тѣхъ, какіе она можетъ заключить впредь, на окончаніе работъ для исправленія Дунайскихъ устьевъ.

2) На покрытіе издержекъ по управленію и содержанію сооружений и заведеній.

3) На погашеніе ссудъ, сдѣланныхъ Коммиссіи Высокою Портою; это погашеніе будетъ производиться согласно особому условію, сего же числа заключенному по этому предмету между Европейскою Коммиссіею и Уполномоченнымъ отъ Ея Императорскаго Величества Султана.

Излишекъ этого дохода, буде таковой окажется, будетъ сохраняться запасомъ для покрытія расходовъ, какіе могутъ потребоваться для продолженія Сулинскихъ плотинъ или для производства такихъ другихъ работъ, какія Европейская Коммиссія, или та власть, которая заступитъ ея мѣсто, признаетъ въ послѣдствіи времени полезными.

При этомъ, впрочемъ, положительно постановляется, что изъ суммъ, получаемыхъ отъ сбора пошлинъ съ морскихъ судовъ, или изъ займовъ, дѣлаемыхъ подъ означенныя пошлины, никакая часть не можетъ быть употребляема на покрытіе расходовъ на работы или по управленію, относящихся къ какой либо части рѣки находящейся выше Исаки.

## Статья 15.

По истеченіи cadaго пятилѣтія, въ видахъ уменьшенія, буде возможно, сборовъ, коими обложено судоходство, Полномочные Державы, постановившихъ вышеозначенный тарифъ, будутъ подвергать постановленія оного пересмотру и количество пошлинъ будетъ уменьшаемо, на сколько будетъ возможно, съ сохраненіемъ однако такого средняго дохода, какой будетъ признанъ необходимымъ.

## Статья 16.

Въ способъ взиманія пошлинъ и въ управленіи Сулинскою судоходною кассою надлежитъ, по прежнему, руководствоваться дѣйствующими нынѣ постановленіями.

Чиновникъ завѣдующій сборомъ пошлинъ будетъ назначаться Европейскою Коммиссіею, или тою властью, которая будетъ заступать ея мѣсто, по абсолютному большинству голосовъ, и отправлять свою должность подъ непосредственнымъ ея распоряженіемъ.

Общій контроль надъ операціями кассы будетъ производиться особымъ лицомъ, назначеніе котораго будетъ зависѣть отъ Оттоманскаго Правительства.

Il en sera de même pour les dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessus, en tant qu'elles concernent les attributions de l'Inspecteur-général.

## § 2.

Du tarif des droits de navigation.

## ARTICLE 13.

L'Article 16 du Traité de Paris ayant conféré à la Commission Européenne la faculté d'imposer à la navigation une taxe d'un taux convenable, pour couvrir les frais des travaux et établissements sus-mentionnés, et la Commission ayant fait usage de cette faculté en arrêtant le tarif du 25 Juillet 1860, révisé le 7 Mars 1863, dont le produit lui a procuré les ressources nécessaires pour l'achèvement des travaux de Soulina, il est expressément convenu, par le présent Acte, que le sus dit tarif, dont les dispositions viennent d'être complétées, demeurera obligatoire pour l'avenir.

A cet effet, le tarif en question a été joint au présent Acte, sous la lettre B, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

## ARTICLE 14.

Le produit de la taxe sera affecté:

1) Par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commission Européenne, et de ceux qu'elle pourra contracter à l'avenir pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube.

2) A couvrir les frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements.

3) A l'amortissement des avances faites à la Commission par la Sublime-Porte; cet amortissement s'opérera conformément à l'arrangement spécial conclu à cet égard entre la Commission Européenne et le Délégué de S. M. J. le Sultan, sous la date de ce jour.

L'excédant de ce produit, s'il y en a, sera tenu en réserve, pour faire face aux dépenses que pourra entraîner le prolongement des digues de Soulina, ou l'exécution de tels autres travaux que la Commission Européenne ou l'Autorité qui lui succédera jugera ultérieurement utiles.

Il est expressément entendu, au surplus, qu'aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtimens de mer, ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, ne pourra être employée à couvrir les frais de travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isaktscha.

## ARTICLE 15.

A l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les Délégués des Puissances qui ont arrêté le susdit tarif, à une révision de ses dispositions, et le montant des taxes sera réduit, autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire.

## ARTICLE 16.

Le mode de perception de la taxe et l'administration de la caisse de navigation de Soulina continueront à être régis par les dispositions actuellement en vigueur.

L'Agent-comptable préposé à la perception sera nommé à la majorité absolue des voix, par la Commission Européenne, ou par l'Autorité qui lui succédera, et fonctionnera sous ses ordres directs.

Le contrôle général des opérations de la caisse sera exercé par un Agent dont la nomination appartiendra au Gouvernement Ottoman.



Въ официальныхъ газетахъ разныхъ участвующихъ въ дѣлѣ Государствъ будетъ ежегодно публиковаться подробный балансъ операций судоходной кассы, равно какъ вѣдомость о распредѣленіи и употребленіи собранныхъ по тарифу пошлинъ.

#### Статья 17.

Такъ какъ Главное Управление маяковъ Оттоманской Имперіи приняло на себя производить расходы на освѣщеніе, управленіе и содержаніе маяковъ, составляющихъ систему освѣщенія устьевъ Дуная, то изъ общей суммы взимаемыхъ въ Сулинѣ сборовъ часть, соответствующая маячнымъ пошлинамъ, будетъ передаваться сказанному Управленію; при семъ разумѣется, однако, что эти пошлины отнюдь не могутъ имѣть относительно маяковъ, уже существующихъ, и тѣхъ, какіе въ послѣдствіи будутъ признаны полезнымъ устроить, другаго назначенія, кромѣ покрытія дѣйствительно употребленныхъ расходовъ.

#### § 3.

#### О карантинѣхъ.

#### Статья 18.

Карантинныя правила, примѣняемыя къ устьямъ Дуная, должны быть по прежнему постановляемы учрежденнымъ въ Константинополь Высшимъ Медицинскимъ Совѣтомъ, въ которомъ разныя иностранныя Миссіи, аккредитованныя при Высокой Портѣ, участвуютъ чрезъ своихъ депутатовъ.

Эти правила должны быть постановляемы такимъ образомъ, чтобы въ нихъ въ справедливой мѣрѣ были согласуемы охраненіе общественнаго здравія съ нуждами морской торговли; онѣ должны, по возможности, основываться на началахъ, изъясненныхъ ниже, въ статьяхъ 19 и 20.

#### Статья 19.

Суда спускающіяся по Дунаю будутъ освобождены отъ всякихъ карантинныхъ мѣръ; равнымъ образомъ будутъ освобождены отъ оныхъ и суда идущія съ моря, пока не существуетъ никакой чумной заразы на Востокѣ; эти суда будутъ только обязаны предъявлять свои свидѣтельства о здравіи начальствамъ тѣхъ портовъ, въ которые они будутъ заходить.

#### Статья 20.

Когда на Востокѣ появится чумная зараза, и будетъ признано нужнымъ принять карантинныя мѣры на нижнемъ Дунаѣ, тогда Сулинскій карантинъ можетъ быть возстановленъ; суда идущія съ моря обязаны въ такихъ случаяхъ исполнять въ Сулинѣ карантинныя формальности и если зараза не проникла въ области Европейской Турціи, то они не могутъ уже подвергаться ни какому карантиннымъ мѣрамъ при дальнѣйшемъ своемъ плаваніи вверхъ по рѣкѣ.

Когда же, напротивъ зараза проникла въ одну или нѣкоторыя прибрежныя къ Дунаю области, то будутъ учреждаться карантинныя заведенія тамъ, гдѣ будетъ оказываться нужнымъ, по той части рѣки, которая протекаетъ по территоріи Турціи.

### ГЛАВА III.

#### Нейтральность.

#### Статья 21.

Сооруженія и всякаго рода заведенія, учрежденные Европейскою Коммиссіею или тою властью, которая будетъ заступать ея мѣсто, во исполненіе 16-й статьи Парижскаго Трактата, именно Сулинская судоходная касса, и тѣ сооруженія и заведенія, которыя могутъ быть ею учреждены въ послѣдствіи, будутъ пользоваться нейтральностію, постановленною въ ст. 11-й означеннаго Трактата, и, въ случаѣ войны, будутъ равно неприкосновенны для всѣхъ воюющихъ сторонъ.

Il sera publié annuellement dans les journaux officiels des différentes Puissances intéressées un bilan détaillé des opérations de la Caisse de navigation, ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif.

#### ARTICLE 17.

L'Administration générale des phares de l'Empire Ottoman s'étant chargée de pourvoir aux frais d'éclairage, d'administration et d'entretien des phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina sera versée aux mains de la dite Administration; mais il est entendu que ces droits ne pourront avoir pour objet, en ce qui concerne les phares existants et ceux que l'on jugerait utile d'établir ultérieurement, que de couvrir les dépenses réelles.

#### § 3.

#### Des Quarantaines.

#### ARTICLE 18.

Les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube continueront à être réglées par le Conseil supérieur de santé institué à Constantinople et dans lequel les différentes Missions étrangères, accréditées auprès de la Sublime-Porte, sont représentées par des Délégués.

Ces dispositions seront conçues de manière à concilier, dans une juste mesure, les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime, et elles seront basées, autant que faire se pourra, sur les principes déterminés dans les articles 19 et 20 ci-après.

#### ARTICLE 19.

Les bâtimens descendant le Danube seront affranchis de tout contrôle sanitaire; — il en sera de même pour les bâtimens venant de la mer, aussi longtemps qu'aucune épidémie de peste ne régnera en Orient; ces bâtimens seront tenus simplement de présenter leur patente de santé aux Autorités des ports où ils mouilleront.

#### ARTICLE 20.

Si une épidémie de peste vient à éclater en Orient, et si l'on juge nécessaire de faire appliquer des mesures sanitaires sur le bas-Danube, la Quarantaine de Soulina pourra être rétablie; les bâtimens venant de la mer seront tenus dans ce cas d'accomplir à Soulina les formalités quaranténaires, et si l'épidémie n'a pas envahi les provinces de la Turquie d'Europe, ils ne pourront plus être l'objet d'aucune mesure Sanitaire en remontant le fleuve.

Mais si, au contraire, l'épidémie envahit une ou plusieurs des provinces riveraines du Danube, des établissemens quaranténaires seront institués là où besoin sera, sur la partie du fleuve qui traverse le territoire de la Turquie.

### TITRE III.

#### NEUTRALITÉ.

#### ARTICLE 21.

Les ouvrages et établissemens de toute nature créés par la Commission Européenne, ou par l'Autorité qui lui succédera, en exécution de l'article 16 du Traité de Paris, notamment la caisse de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir, jouiront de la neutralité stipulée dans l'article 11 du dit Traité, et seront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérans.



Пользование этою нейтральностію, со всіми из оной проистегающими обязательствами, распространяется на Главное Инспекторство судоходства, на управление Сулинскаго порта, на личный состав судоходной кассы и Морскаго Госпиталя, наконецъ на техникувъ, коимъ ввѣрено наблюдение за сооружениями.

Статья 22. Настоящій актъ будетъ ратификованъ; каждая изъ Высшихъ договаривающихся Сторонъ ратификуеть одинъ только экземпляръ оной, и ратификаціи будутъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, или ранѣе, буде возможно, переданы на храненіе въ Канцелярію Императорскаго Дивана въ Константинополь.

Въ удостовѣреніе чего Полномочные Договаривающихся Державъ оный подписали, съ приложеніемъ печатей своихъ гербовъ.

Учинено въ Галацѣ, во второй день Ноября тысяча восемьсотъ шестьдесятъ пятаго года.

(М. П.) (подп.) Оффенбергъ.

(М. П.) (подп.) А. фонъ Кремеръ.

(М. П.) (подп.) Эд. Энгельгардтъ.

(М. П.) (подп.) Дж. Стоксъ.

(М. П.) (подп.) Страмбіо.

(М. П.) (подп.) Сень-Пьеръ.

(М. П.) (подп.) Ахметъ-Рассимъ.

#### Приложение А.

#### ПОЛОЖЕНІЕ

о судоходствѣ и полиціи на Нижнемъ Дунаѣ.

#### Общія правила.

Статья 1. Судоходство по Нижнему Дунаю, ниже Исакии, состоитъ въ вѣдѣніи Главнаго Инспектора судоходства по Нижнему Дунаю и Капитана надъ Сулинскимъ портомъ.

Эти два должностныя лица дѣйствуютъ подъ наблюденіемъ Европейской Дунайской Коммиссіи; власть ихъ распространяется на все суда безъ различія флага.

Статья 2. Исполненіе правилъ, установленныхъ для плаванія по Нижнему Дунаю, обеспечивается также понудительнымъ содѣйствіемъ военныхъ судовъ, содержащихся въ устьяхъ, въ силу статьи 19-й Парижскаго Трактата.

Каждая морская станція имѣетъ понудительную власть относительно судовъ отечественныхъ и тѣхъ, которыхъ флагъ ввѣренъ ихъ охраненію, на основаніи ли трактатовъ или обычаевъ, или же въ силу общаго или спеціальнаго полномочія.

Въ случаѣ не нахождения на мѣстѣ военнаго судна, имѣющаго право вмѣшательства, власти, завѣдывающія рѣчною полиціею, могутъ обращаться къ содѣйствію военныхъ кораблей территориальной Державы.

#### Статья 3.

На Главнаго Инспектора возложено собственно завѣдываніе полиціею по Нижнему Дунаю, но не въ Сулинскомъ портѣ.

Для помощи ему назначены нѣсколько надзирателей, распределенные по отдѣльнымъ рѣчнымъ участкамъ его вѣдомства.

#### Статья 4.

Капитану надъ Сулинскимъ портомъ ввѣрена полиція въ Сулинскомъ портѣ и на вѣншемъ Сулинскомъ рейдѣ.

#### Статья 5.

Пикипера купеческихъ судовъ всехъ безъ различія націй, обязаны подчиняться приказаніямъ, даваемымъ имъ, въ силу сего Положенія, Главнымъ Инспекторомъ и Капитаномъ надъ Сулинскимъ портомъ.

Равнымъ образомъ обязаны они объявлять имъ, въ случаѣ ихъ требованія, свои имена, національность и названія своихъ судовъ, предъявлять свои экипажные списки, независимо отъ соблюденія правилъ постановленныхъ ниже въ ст. 10, 17 и 65.

Le bénéfice de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'Inspection générale de la navigation, à l'Administration du port de Souline, au personnel de la caisse de navigation et de l'hôpital de la marine, enfin, au personnel technique chargé de la surveillance des travaux.

#### ARTICLE 22.

Le présent Acte sera ratifié, chacune des Hautes Parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire, et les ratifications seront déposées dans un délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut, à la Chancellerie du Divan Impérial à Constantinople.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le deuxième jour du mois de Novembre de l'an mil huit cent soixante cinq.

(L. S.) (signé) Offenberg.

(L. S.) (signé) A. de Kremer.

(L. S.) (signé) Ed. Engelhart.

(L. S.) (signé) J. Stokes.

(L. S.) (signé) Strambio.

(L. S.) (signé) Saint-Pierre.

(L. S.) (signé) Ahmet-Rassim.

#### Annexe A.

#### RÉGLEMENT

DE NAVIGATION ET DE POLICE APPLICABLE AU BAS-DANUBE.

#### Dispositions générales.

#### ARTICLE 1.

L'exercice de la navigation sur le bas-Danube, en aval d'Isaktcha, est placé sous l'autorité de l'Inspecteur général de la navigation du bas-Danube et du Capitaine du port de Souline.

Ces deux agents fonctionnent l'un et l'autre sous la surveillance de la Commission Européenne du Danube; leur autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

#### ARTICLE 2.

L'exécution des réglemens applicables au bas-Danube est également assurée par l'action des bâtimens de guerre stationnés aux embouchures conformément à l'article 19 du Traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtimens de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les Autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtimens de guerre de la Puissance territoriale.

#### ARTICLE 3.

L'Inspecteur général est spécialement préposé à la police du bas-Danube à l'exclusion du port de Souline.

Il est assisté de plusieurs surveillans répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

#### ARTICLE 4.

Le capitaine du port de Souline est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Souline.

#### ARTICLE 5.

Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'Inspecteur général et par le Capitaine du port de Souline.

Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtimens, et de leur présenter leurs rôles d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17 et 65 ci-dessous.



Спеціальная инструкция, составленная Комиссією, опредѣляетъ въ подробности кругъ дѣйствія Главнаго Инспектора и Капитана.

#### Статья 6.

Независимо отъ судейскихъ обязанностей, возлагаемыхъ на нихъ въ случаяхъ, опредѣленныхъ ст. 79 и 107 сего Положенія, Главный Инспекторъ и Капитанъ надъ Сулинскимъ портомъ разбираютъ сокращеннымъ порядкомъ споры между шкиперами и ихъ экипажами, причемъ приглашаютъ къ участию двухъ шкиперовъ одной націи со спорящими, или же за неимѣніемъ таковыхъ, двухъ другихъ шкиперовъ. Эту обязанность однако они несутъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда одна изъ спорящихъ сторонъ требуетъ ихъ посредничества и когда не имѣется на мѣстѣ другой подлежащей власти.

### РАЗДѢЛЪ I.

#### О полиціи Сулинскаго рейда и порта.

#### ГЛАВА I.

##### О полиціи Сулинскаго рейда.

#### Статья 7.

Сулинскій рейдъ составляютъ морскія воды въ районы двухъ морскихъ миль вокругъ головы Сѣверной плотины.

#### Статья 8.

Всякое судно, приходящее на Сулинскій рейдъ съ моря, обязано поднять свой національный флагъ.

#### Статья 9.

Если судно останется на рейдѣ для нагрузки или выгрузки своего груза, оно, тѣмъ не менѣе, подчиняется приказаніямъ Капитана надъ Сулинскимъ портомъ и подчиненныхъ ему лицъ во всемъ, что относится къ судоходной полиціи.

Именно же обязано оно подчиняться изложеннымъ въ раздѣлѣ V сего Положенія правиламъ относительно перегрузочныхъ судовъ.

#### Статья 10.

Судно обязано стать на якорь на мѣстѣ, указанномъ ему Сулинскимъ лоцманскимъ старшиною или его помощникомъ.

За тѣмъ шкиперъ или его помощникъ долженъ въ теченіе сутокъ явиться въ контору Капитана надъ портомъ, для представленія своихъ корабельныхъ документовъ.

#### Статья 11.

Шлюпкамъ стоящихъ на рейдѣ судовъ запрещается ночью входить въ фарватеръ порта или плавать по порту безъ зажженного фонаря.

### ГЛАВА II.

##### О полиціи Сулинскаго порта.

#### Статья 12.

Сулинскій портъ составляетъ Сулинское гирло на протяженіи трехъ морскихъ миль, отъ устья прохода, образуемаго головами плотинъ устроенныхъ въ устьѣ гирла.

#### Статья 13.

Никакое парусное судно и никакой пароходъ, поднимающіе болѣе шестидесяти тоннъ, идутъ ли они съ моря или выходятъ изъ рѣки, не могутъ плыть Сулинскимъ проходомъ, не взявъ патентованнаго мѣстнымъ управленіемъ лоцмана.

Это правило, впрочемъ, не обязательно для пароходовъ, совершающихъ срочные рейсы, которымъ дозволяется употреблять своихъ собственныхъ лоцмановъ.

Устройство лоцманской части опредѣляется особыми постановленіями, изложенными въ раздѣлѣ IV сего Положенія.

#### Статья 14.

Никакое судно не можетъ входить въ Сулинскій портъ или выходить изъ оного, не поднявъ своего національнаго флага.

Портовое начальство не будетъ дозволить проходить никакому судну безъ флага.

Une instruction spéciale, émanée de la commission Européenne, règle dans ses détails l'action de ces deux agents.

#### ARTICLE 6.

Indépendamment des fonctions judiciaires qu'ils remplissent dans les cas prévus par les Articles 79 et 107 du présent Règlement, l'Inspecteur général et le Capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les Capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux Capitaines de la nationalité des parties litigantes ou, à leur défaut, par deux autres Capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

### TITRE I.

#### DE LA POLICE DE LA RADE ET DU PORT DE SOULINA.

#### CHAPITRE I.

##### De la police de la rade de Soulina.

#### ARTICLE 7.

La rade de Soulina comprend les eaux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du Nord.

#### ARTICLE 8.

Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina en venant de la mer, est tenu de hisser son pavillon national.

#### ARTICLE 9.

S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du Capitaine du port de Soulina et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent règlement comprises sous le titre V et relatives au service des allèges.

#### ARTICLE 10.

Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous chef des pilotes de Soulina.

Après quoi, le Capitaine ou son second se présente, dans les 24 heures, au bureau du Capitaine du port pour y déposer les papiers du bâtiment.

#### ARTICLE 11.

Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

### CHAPITRE II.

##### De la police du port de Soulina.

#### ARTICLE 12.

Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

#### ARTICLE 13.

Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de soixante tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote breveté par l'administration locale.

Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

Le service du pilotage est réglé par des dispositions spéciales comprises sous le titre IV du présent Règlement.

#### ARTICLE 14.

Aucun navire ne peut entrer dans le port de Soulina ou en sortir, sans hisser son pavillon national.

Les autorités du port ne permettent le passage à aucun navire sans pavillon.



## Статья 15.

Когда по случаю бури, Капитанъ надъ портомъ признаетъ плаваніе въ Сулинскомъ фарватерѣ невозможнымъ, тогда поднимается синій флагъ на башнѣ маяка, который означаетъ, что лоцманы управленія не могутъ выйти на рейдъ.

## Статья 16.

У обоихъ входовъ въ портъ поставлено по одной брандвахтѣ.

Шкипера становятся на якорѣ на мѣстахъ указанныхъ имъ начальниками брандвахтѣ.

## Статья 17.

За тѣмъ должны они, въ теченіе сутокъ явиться въ контору Капитана надъ портомъ, для предъявленія своихъ корабельныхъ документовъ.

Равнымъ образомъ обязаны они за исключеніемъ шкиперовъ пароходовъ почтовыхъ и совершающихъ срочные рейсы, предъявлять свои документы чиновнику, заведующему Сулинскою Судоходною Кассою, который къ экипажному списку каждаго, входящаго въ Дунай судна, какая бы ни была его вместимость, прикладываетъ штемпель, съ изображеніемъ словъ: «Европейская Дунайская Коммиссія. Сулинская Судоходная Касса», и съ означеніемъ года, мѣсяца и дня, и очереднаго номера. Передъ выходомъ судна изъ порта этотъ штемпель уничтожается посредствомъ приложенія грифа.

Когда суда должны пробить въ Сулинѣ не болѣе сутокъ, корабельные документы, по исполненіи предписанныхъ закономъ формальностей, немедленно возвращаются шкиперу; въ противномъ случаѣ они остаются у Капитана надъ портомъ, который, если нужно, по очисткѣ корабельныхъ пошлинъ и по уплатѣ или взносу на храненіе наложенныхъ, въ силу сего Положенія, штрафовъ, передаетъ оныя подлежащей Консульской власти; за исключеніемъ этого случая, экипажный списокъ долженъ постоянно находиться при суднѣ.

## Статья 18.

Суда, ставъ на якорѣ, тотчасъ прикрѣпляются канатами къ столбамъ, поставленнымъ для сего вдоль обоихъ береговъ, или къ другимъ, уже стоящимъ на якоряхъ, судамъ.

## Статья 19.

Они убираютъ свои утлегары и всѣ выстрѣливающія деревья, которые ни въ какомъ случаѣ не должны служить для прикрѣпленія шлюпокъ.

Во все время стоянія на якорѣ реи должны оставаться обрасопленными вдоль судна.

## Статья 20.

Судамъ, занимающимся мелкимъ каботажемъ, равно какъ и перегрузочнымъ судамъ, запрещается ходить по порту въ ночное время.

Шлюпки, принадлежащія порту или купеческимъ судамъ, не должны перемѣщаться въ ночное время безъ зажженного фонаря.

## Статья 21.

Запрещается внутри порта варить на судахъ деготь или смолу.

Шкипера обязаны наблюдать, чтобы на ихъ судахъ не употреблялось никакихъ другихъ огней, кромѣ лампъ со стеклами или фонарей.

## ГЛАВА III.

Постановленія общія для Сулинскихъ рейда и порта.

## Статья 22.

Статья 64 сего Положенія, которою запрещается выбрасывать балластъ въ другихъ мѣстахъ, кромѣ ука-

## ARTICLE 15.

Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le Capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent aller en rade.

## ARTICLE 16.

Deux embarcations de garde stationnent aux deux entrées du port. Les capitaines jettent l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les patrons de ces embarcations.

## ARTICLE 17.

Ils se présentent ensuite, dans les vingt-quatre heures, au bureau du Capitaine du port pour y produire leurs papiers de bord.

Ils sont tenus également, à l'exception des Capitaines des bateaux à vapeur affectés au service postal et faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers à l'Agent-comptable de la caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment entrant dans le Danube, qu'elle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots: «Commission Européenne du Danube. Caisse de navigation de Soulina», la date de l'année et un numéro d'ordre. Cette estampille est annulée, avant la sortie du bâtiment, au moyen de l'empreinte d'une griffe.

Si les navires ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux Capitaines après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du Capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente, après l'acquiescement des droits de navigation et le paiement ou la consignation des amendes infligées en vertu du présent Règlement; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment.

## ARTICLE 18.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarront par des câbles aux poteaux établis à cet effet le long des deux rives, ou aux bâtiments déjà mouillés.

## ARTICLE 19.

Ils rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors, qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

## ARTICLE 20.

Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux allèges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

## ARTICLE 21.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix à bord des bâtiments.

Les Capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques autres que des lampes à verre ou des lanternes.

## CHAPITRE III.

Dispositions communes à la Rade et au port de Soulina.

## ARTICLE 22.

L'article 64 du présent Règlement, qui interdit le jet du est ailleurs que dans les endroits désignés à cet effet,



занныхъ для сего, относится именно къ Сулинскому рейду и къ Сулинскому порту, въ тѣсномъ смыслѣ.

#### Статья 23.

Запрещается безъ дозволенія Капитана надъ портомъ поднимать покинутые въ портѣ и на вѣшнемъ рейдѣ якоря, цѣпи и другіе предметы.

#### Статья 24.

Когда какое либо судно сядетъ на мель или потерпит крушеніе или аварію, Капитанъ надъ Сулинскимъ портомъ долженъ оказывать нетерпящую отлагательства помощь для спасенія груза, судна и его снастей, и для охраненія общихъ интересовъ судоходства.

Затѣмъ онъ устраняется отъ дальнѣйшихъ распоряженій относительно спасенія и всѣ составленные имъ акты препровождаетъ къ ближайшему подлежащему Начальству.

### РАЗДѢЛЪ II.

#### О РѢЧНОЙ ПОЛИЦИИ.

#### ГЛАВА I.

##### ОБЩЕЕ ПРАВИЛО.

#### Статья 25.

Каждый шкиперъ или управляющій паруснымъ судномъ или пароходомъ, плавающимъ, или стоящимъ на мѣстѣ, на якорѣ ли или ошвартованнымъ у берега, обязанъ наблюдать, чтобы его судно не причиняло ни препятствій судоходству, ни поврежденій другимъ судамъ или трапамъ, буямъ, сигналамъ, бечевникамъ и другимъ предметамъ, служащимъ для судоходства и находящимся на рѣкѣ или по берегамъ; съ равною заботливостью долженъ онъ охранять и собственное свое судно.

Суда, плавающія или стоящія въ Сулинскомъ гирлѣ, обязаны держать свои якоря свободно висащими на крамболахъ, не прикрѣпляя ихъ къ бортамъ.

Гонщики лѣсныхъ гонокъ или плотовъ подчиняются тѣмъ же правиламъ осторожности, какъ и судоводщики. Лѣсные гонки и плоты, спускающіеся по Сулинскому гирлу, должны имѣть осадки на одинъ, по крайней мѣрѣ, англійскій футъ меньше противъ высоты воды на наименѣе глубокой изъ отмелей сказаннаго гирла, ни въ какомъ случаѣ не должны они имѣть осадки болѣе двѣнадцати англійскихъ футовъ.

#### ГЛАВА II.

##### ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ВСТРѢЧИ И ОВХОДА СУДОВЪ.

#### Статья 26.

Вообще воспрещается одному судну обогнать другое судно, идущее по одному съ нимъ направленію, и двумъ судамъ, идущимъ на встрѣчу, обходить другъ друга въ такихъ мѣстахъ, гдѣ фарватеръ не представляетъ достаточной для того ширины.

#### Статья 27.

Никакое судно не должно идти на перерѣзъ курса другого судна такимъ образомъ, что могло бы помѣшать его ходу.

Когда судно, поднимающемуся вверхъ по рѣкѣ, идетъ на встрѣчу другое судно, спускающееся по теченію, въ мѣстѣ не представляющемъ достаточнаго простора для обхода, первое должно остановиться ниже прохода и ждать, пока другое судно оный минуетъ; если судно, поднимающееся вверхъ по рѣкѣ, уже находится въ узкомъ проходѣ во время встрѣчи, то спускающееся судно должно бросить якорь, который оно обязано постоянно имѣть на кормѣ, и, остановившись выше прохода, ждать, чтобы путь былъ свободенъ.

s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dit.

#### ARTICLE 23.

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du Capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port et dans la rade extérieure.

#### ARTICLE 24.

En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries, le Capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses appareils, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche Autorité compétente.

### TITRE II.

#### DE LA POLICE DU FLEUVE.

#### CHAPITRE I.

##### Règle générale.

#### ARTICLE 25.

Tout Capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bossoirs, sans les fixer aux bordages.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que les bâtiments. Les trains de bois et radeaux ne peuvent avoir, lorsqu'ils descendent le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur d'un pied anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du dit bras offrant la moindre profondeur; ils ne peuvent, dans aucun cas, avoir un tirant d'eau de plus de douze pieds anglais.

#### CHAPITRE II.

##### Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

#### ARTICLE 26.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

#### ARTICLE 27.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit toujours porter à l'arrière, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.



## Статья 28.

Пароходы въ узкихъ проходахъ не должны подходить на близкое разстояніе къ судамъ, идущимъ впереди ихъ.

## Статья 29.

Когда два парохода или два парусныхъ судна идущіе при попутномъ вѣтрѣ, встрѣтятся, слѣдующія противуположнымъ курсамъ, тогда изъ нихъ поднимающееся вверхъ по рѣкѣ должно держаться лѣваго берега, а спускающееся — праваго, такимъ образомъ, чтобы имъ обойти другъ друга штирбортомъ, по общепринятому въ морѣ обычаю.

Такъ же должно поступать при встрѣчѣ парохода съ паруснымъ судномъ, идущимъ при попутномъ вѣтрѣ.

Шкиперъ или корабельщикъ, уклонившійся отъ этихъ правилъ, обязанъ, въ случаѣ аварии, доказать, что ему не возможно было ихъ соблюсти; въ противномъ случаѣ, онъ подлежитъ ответственности передъ подлежащимъ судомъ за приключившіяся несчастія.

Независимо отъ того обязанъ онъ дать сигналы, предписанные ниже въ ст. 31 и 32.

Если два парохода дадутъ въ одно и то же время одинъ и тотъ же сигналъ, то сигналъ парохода идущаго внизъ по теченію обязателенъ для другаго.

## Статья 30.

Когда два парохода, идущіе противуположнымъ курсомъ, приходятъ къ такому мѣсту, гдѣ рѣка образуетъ колено, оба обязаны дать взаимно сигналы, предписанные ниже въ ст. 31 и 32; и пароходъ, находящійся ниже по рѣкѣ, долженъ остановиться и ждать, чтобы другой миновалъ проходъ.

## Статья 31.

Когда пароходъ хочетъ обогнать другой пароходъ, идущій впереди его, однимъ съ нимъ курсомъ, тогда онъ долженъ, прежде чѣмъ подойдетъ къ нему на близкое разстояніе, дать о томъ сигналъ пятью ударами въ колоколь или пятью свистками и размахиваніемъ притомъ ручнымъ флагомъ на бакѣ, или же поднявъ до половины мачты днемъ синій флагъ, а ночью зажженный фонарь съ бѣлымъ стекломъ. По этимъ сигналамъ идущій впереди пароходъ сдается въ лѣво и даетъ такимъ образомъ дорогу заднему пароходу, который долженъ держаться правой руки; какъ скоро задній пароходъ подойдетъ на разстояніе полдлины судна къ переднему пароходу или къ хвосту буксиремаго имъ каравана, передній пароходъ обязанъ убавить ходъ на все время, пока другой не обойдетъ его.

## Статья 32.

Когда парусное судно, будучи лучшимъ ходокомъ, нагоняетъ другое парусное судно и хочетъ его обойти, оно заблаговременно даетъ о томъ сигналъ, окликнувъ переднее судно, а сіе послѣднее обязано дать ему дорогу съ навістренной стороны.

Если пароходъ хочетъ обогнать парусное судно, идущее по одному съ нимъ направленію, то прежде чѣмъ подойдетъ къ нему на малое разстояніе, даетъ предписанные въ ст. 31 сигналы и затѣмъ проходить съ подвѣтренной стороны паруснаго судна.

## Статья 33.

Пароходы, идущіе внизъ по рѣкѣ, должны уменьшать ходъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ рѣка образуетъ крутые изгибы, и идти уменьшеннымъ ходомъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ возможно съ кормы парохода обозрѣть продольно проходъ. Если пароходъ усмотритъ суда, уже вступившія въ излучину, то долженъ повѣстить ихъ о своемъ приближеніи посредствомъ одного свистка.

## ARTICLE 28.

Les bâtimens à vapeur, dans les passes étroites, ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtimens qui les précèdent.

## ARTICLE 29.

Lorsque deux bâtimens à vapeur ou deux bâtimens à voiles, naviguant par un vent favorable, se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer.

Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le Capitaine ou Patron qui s'écarte de ces règles, doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable devant le tribunal compétent des accidents survenus.

Il est, d'ailleurs, tenu de donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32 ci-après.

Si deux bâtimens à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

## ARTICLE 30.

Lorsque deux bateaux à vapeur, allant en sens contraire, arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32, ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

## ARTICLE 31.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

## ARTICLE 32.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier, rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'art. 31 avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

## ARTICLE 33.

Les bâtimens à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que, de l'arrière du bâtiment l'œil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtimens engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup de sifflet.



## Статья 34.

Всякій пароходъ, поднимаясь или спускаясь по рѣкѣ при встрѣчѣ съ дрейфующими судами, обязанъ отъ нихъ сторониться.

Дрейфующее же судно, съ своей стороны, при встрѣчѣ съ другими парусными судами или съ пароходами, должно становиться параллельно берегу, дабы сколь возможно менѣе препятствовать ихъ проходу.

## Статья 35.

Суда лавирующие, должны заботиться о томъ, чтобы имъ въ своихъ эволюціяхъ не находиться на пути пароходовъ.

## Статья 36.

Шкипера и корабельщики тяжело нагруженныхъ судовъ или идущихъ съ грузомъ судовъ, поднимающихъ менѣе шестидесяти тоннъ, обязаны, по возможности, удалиться отъ пути пароходовъ, имъ встрѣчающихся или ихъ нагоняющихъ.

Шкипера пароходовъ, съ своей стороны, проходя въ близкомъ разстояніи отъ упомянутыхъ въ предыдущемъ пунктѣ судовъ, должны уменьшить или даже, въ случаѣ опасности для означенныхъ судовъ, совсѣмъ остановить ходъ машины, если только могутъ это сдѣлать не подвергая опасности собственные свои пароходы или буксируемые ими суда.

## Статья 37.

При соблюденіи правилъ, изложенныхъ выше въ ст. 26 до 36, суда должны принимать въ соображеніе также опасности судоходства и особенныя обстоятельства, которыя могутъ потребовать отступленія отъ сихъ правилъ для избѣжанія непосредственно грозящей опасности.

## ГЛАВА III.

## ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО БУКСИРОВАНІЯ СУДОВЪ.

## Статья 38.

Шкипера или корабельщики буксирныхъ пароходовъ, идущихъ съ буксируемымъ караваномъ или безъ такового, обязаны соблюдать всѣ вышеизложенныя правила, въ особенности же должны они подчиняться правиламъ, предписаннымъ въ ст. 31, 32 и 33, въ томъ случаѣ, когда одинъ караванъ хочетъ обойти другой; за исключеніемъ сего послѣдняго случая два буксируемые каравана никогда не должны находиться рядомъ, ни во время стоянки, ни на ходу.

Буксирному пароходу, идущему вверхъ по рѣкѣ, при встрѣчѣ съ парусными судами или съ пароходами, идущими въ противоположномъ ему направленіи, дозволяется отступить отъ правилъ, предписанныхъ выше въ ст. 29, для того, чтобы держаться въ теченіи, если только онъ можетъ это сдѣлать, безъ опасности для встрѣченныхъ имъ судовъ.

Впрочемъ буксиръ обязанъ, при пользованіи этою льготою, давать сигналы, предписанные выше въ ст. 31 и 32.

## Статья 39.

Вообще всякій пароходъ, не ведущій каравана на буксиръ, равно какъ и всякое парусное судно, идущее съ попутнымъ вѣтромъ, обязаны давать дорогу каравану судовъ, идущихъ на буксиръ. При недостаткѣ простора для исполненія сего, шкипера и проводники какъ буксирныхъ пароходовъ, такъ и идущихъ на буксиръ судовъ, обязаны даже въ томъ случаѣ, когда не были даны, установленные выше въ ст. 31, 32 и 33, сигналы, сдать въ сторону, согласно предписанному въ означенныхъ статьяхъ, и поставить буксируемыя суда въ одинъ рядъ.

Впрочемъ шкипера и проводники буксирныхъ пароходовъ и идущихъ на буксиръ судовъ вообще обязаны при

## ARTICLE 34.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

## ARTICLE 35.

Les bâtiments qui naviguent en louvoyant, veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur.

## ARTICLE 36.

Les Capitaines et Patrons de bâtiments portant forte charge ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les Capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

## ARTICLE 37.

En se conformant aux règles prescrites par les art. 26 à 36 qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tout les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles afin de parer à un péril immédiat.

## CHAPITRE III.

## Règles pour le remorquage.

## ARTICLE 38.

Les Capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 31, 32 et 33, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 29 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 31 et 32 ci-dessus.

## ARTICLE 39.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour le faire, les Capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 31, 32 et 33 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles et de ranger sur une seule ligne les bâtiments conduits à la remorque.

Les Capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas



встрѣтъ съ другими судами, по возможности, сближать между собою суда, составляющія караванъ, который они ведутъ на буксирѣ, дабы такимъ образомъ оставлять достаточный просторъ для прохода другихъ судовъ.

Колесные пароходы веда суда на буксирѣ по Сулинь не должны прикрѣплять ихъ вдоль своихъ бортовъ.

Вообще запрещается при плаваніи по этому рукаву рѣки прикрѣплять суда бортъ къ борту, въ количествѣ болѣе двухъ.

#### ГЛАВА IV.

ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ТЯГИ ВЪ БИЧЕВУЮ.

##### Статья 40.

Дорога, идущая вдоль обоихъ береговъ рѣки назначается собственно для тяги судовъ въ бичевую, людьми или рабочимъ скотомъ; пѣшеходамъ и экипажамъ дозволяется также пользоваться этими дорогами.

##### Статья 41.

Бичевникъ долженъ оставаться свободнымъ отъ всякихъ предметовъ, могущихъ препятствовать пользованію имъ, какъ то отъ кустовъ, деревьевъ, оградъ, домовъ и другихъ строеній.

##### Статья 42.

Запрещается ставить въ рѣкѣ, и именно около береговъ, мельницы на баркахъ, колеса для орошенія и другія подобнаго рода постройки, безъ формальнаго разрѣшенія начальства рѣчной полиціи.

##### Статья 43.

Строго запрещается рыть канавы поперекъ бичевника; развѣ прибрежный владѣлецъ обяжется возстановить сообщенія посредствомъ моста.

##### Статья 44.

Вдоль Сулины поставлены сваи для причаливанія; а потому шкипера и корабельщики не должны, для прикрѣпленія своихъ судовъ, втыкать кольевъ или утверждать якорей на бичевникѣ.

##### Статья 45.

Когда встрѣчаются два судна, идущія въ бичевую въ противоположныхъ направленіяхъ около одного берега, то изъ нихъ, которое идетъ вверхъ, должно посторониться, дабы пропустить другое.

Когда судно, которое тянется рабочимъ скотомъ, нагоняетъ другое судно, которое тянется людьми, сіе послѣднее обязано пропустить первое.

Когда судно, во время тяги въ бичевую встрѣтитъ другое судно, причаленное къ берегу, шкиперъ сего послѣдняго обязанъ дозволить рабочимъ тянущагося судна всходить на его судно, дабы перенести бичевую.

##### Статья 46.

Никто не долженъ пытаться обойти идущее на бичевой судно иначе, какъ держась берега, противоположнаго тому, по которому оно тянется.

Идущія на бичевой суда, съ своей стороны, обязаны по даннымъ, согласно предписаннымъ ст. 31 и 32, сигналамъ, держаться сколь возможно ближе къ тому берегу, по которому они слѣдуютъ.

#### ГЛАВА V.

ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ПЛАВАНІЯ ВЪ НОЧНОЕ ИЛИ ТУМАННОЕ ВРЕМЯ.

##### Статья 47.

Всякій пароходъ, плавающий ночью (отъ заката до восхода солнца), долженъ имѣть на топѣ фогъ-мачты, бѣ-

де rencontre avec d'autres bâtimens, rapprocher autant que possible, les uns des autres, les bâtimens conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtimens un passage suffisamment large.

Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtimens qu'ils remorquent dans la Soulina.

Il est interdit, en général, de naviguer dans ce bras du fleuve avec plus de deux bâtimens amarrés bord à bord.

#### CHAPITRE IV.

Règles pour le halage.

##### ARTICLE 40.

Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtimens soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

##### ARTICLE 41.

Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

##### ARTICLE 42.

Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve et notamment près des rives, des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'Autorité préposée à la police du fleuve.

##### ARTICLE 43.

Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont.

##### ARTICLE 44.

Des poteaux d'amarrage ayant été établis le long de la Soulina, les Capitaines et patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leurs bâtimens.

##### ARTICLE 45.

Si deux bâtimens halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le Capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

##### ARTICLE 46.

Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtimens halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtimens halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les Art. 31 et 32 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

#### CHAPITRE V.

Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

##### ARTICLE 47.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni d'une



мый огонь, который могъ бы быть легко усмотрѣнъ по крайней мѣрѣ за двѣ мили; зеленый огонь на штирбортѣ и красный на бокбортѣ.

Боковые огни должны быть снабжены съ внутренней стороны щитами, поставленными продольно, такъ чтобы зеленого свѣта не было видно съ лѣвой стороны, а красного съ правой стороны носовой части.

Парусныя суда, когда идутъ подъ парусами или на буксирѣ, имѣютъ такіе же огни, какъ и пароходы на ходу, за исключеніемъ бѣлаго огня на фокъ-мачтѣ, котораго они отнюдь не должны имѣть.

Пароходы, ведущіе на буксирѣ одно или нѣсколько судовъ, независимо отъ своихъ боковыхъ огней, должны имѣть, для отличія отъ другихъ пароходовъ, еще два бѣлыхъ огня, поставленные одинъ подъ другимъ на топѣ мачты.

Относительно примѣненія правилъ, постановленныхъ настоящею статьею, всякій пароходъ, идущій на однихъ парусахъ, считается за парусное судно, а всякое судно, коего машина въ дѣйствиіи, кака бы ни была его парусность, считается за пароходъ.

Лѣсные плоты, идущіе въ ночное время, должны имѣть по бѣлому огню на каждомъ углу и три бѣлыхъ огня, поставленные одинъ подъ другимъ, на топѣ мачты.

#### Статья 48.

Паруснымъ судамъ, караванамъ на буксирѣ и плотамъ запрещается ходить въ такое темное время, что нельзя видѣть въ одно и то же время оба берега рѣки.

#### Статья 49.

Въ туманное время пароходы могутъ ходить только уменьшеннымъ ходомъ и должны непрерывно ударять въ колоколъ и давать свистокъ черезъ каждыя пять минутъ; они должны бросать якорь, какъ скоро туманъ усилится до такой степени, что они не могутъ видѣть берега, котораго держатся или къ которому направляютъ курсъ.

#### Статья 50.

Запрещается судамъ поперекъ рѣки протягивать свои кабельтовы ночью или въ туманное время.

### ГЛАВА VI.

ПРАВИЛО КАСАТЕЛЬНО СУДОВЪ НА СТОЯНКѢ.

#### Статья 51.

Строго запрещается бросать якорь или ошвартовываться въ судоходномъ фарватерѣ.

За исключеніемъ случая, помянутаго ниже въ ст. 66, запрещается также судамъ ошвартовываться или становиться на якорѣ въ излучинахъ рѣки, хотя бы даже около береговъ, подъ опасеніемъ ответственности за всѣ аваріи, могущія приключиться въ слѣдствіе ихъ тамъ нахожденія.

Внѣ портовъ не должно находиться двухъ или болѣе судовъ на якоряхъ или ошвартованныхъ бортъ о бортъ вдоль бичевника.

#### Статья 52.

Если по случаю тумана судно или плотъ принуждены остановиться не на одномъ изъ обычныхъ якорныхъ мѣстъ, а въ другомъ мѣстѣ, то они обязаны буде это пароходъ, звонить въ колоколъ, а другое судно или плотъ окликать въ рупоръ. Эти сигналы должны повторяться чрезъ каждыя пять минутъ.

#### Статья 53.

Судно, остановившееся въ рѣкѣ въ ночное время, должно имѣть зажженный фонарь, на концѣ одной изъ большихъ рей или на какой либо другой, видной

lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à bâbord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant, ni le feu rouge de tribord avant.

Les bâtimens à voile, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtimens à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils ne doivent jamais faire usage.

Les bâtimens à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtimens, portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au dessus de l'autre en tête de mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur, qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles, est considéré comme navire à voiles; et tout, navire dont la machine est en action, qu'elle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles et trois feux blancs en tête de mât, placés l'un audessus de l'autre.

#### ARTICLE 48.

Les bâtimens à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

#### ARTICLE 49.

Par un temps de brume, les bâtimens à vapeur ne naviguent qu'à mouvement ralenti, et ils font tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de cinq en cinq minutes; ils sont tenus de jeter l'ancre si la brume devient épaisse au point qu'il leur est impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient ou vers laquelle ils se dirigent.

#### ARTICLE 50.

Il est interdit aux bâtimens de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

### CHAPITRE VI.

Règles pour les bâtimens au mouillage.

#### ARTICLE 51.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'article 66 ci-après, il est également interdit aux bâtimens de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes du fleuve, même le long des rives, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtimens mouillés ou amarrés bord à bord, le long des chemins de halage.

#### ARTICLE 52.

Lorsque par suite de brouillards, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et dans le cas contraire de heler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

#### ARTICLE 53.

Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé, qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur tout autre par-



части судна, обращенной къ фарватеру, такъ что бы онъ былъ видимъ для судовъ, идущихъ какъ сверху такъ и снизу рѣки.

Плоты, стоящiе на якорѣ въ ночное время, должны имѣть огни, предписанные выше въ последнемъ пунктѣ ст. 47, за исключенiемъ огней по обоимъ угламъ обращеннымъ къ берегу, которые они должны погасить.

#### Статья 54.

Если для причала, а равно въ случаѣ крушенiя, упомянутомъ въ слѣдующей главѣ, судно находится въ необходимости протянуть тросъ или цѣпь поперекъ фарватера, то оно обязано немедленно отдать эти снасти, какъ скоро подойдетъ другое судно, которое хочетъ пройти.

### ГЛАВА VII.

ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО СУДОВЪ, СЪВШИХЪ НА МЕЛЬ ИЛИ ПОТЕРПѢВШИХЪ КРУШЕНIЕ.

#### Статья 55.

Шкиперъ или корабельщикъ судна, съвшаго на мель въ Сулинскомъ гирлѣ, обязанъ поставить на удобномъ мѣстѣ, и по крайней мѣрѣ за одинъ километръ выше по теченiю отъ онаго судна, вахтеннаго, который имѣетъ окликать идущiе сверху суда и плоты и предвѣщать ихъ о свойствѣ и мѣстѣ случившагося приключенiя.

#### Статья 56.

Пароходы, проходя мѣстомъ, гдѣ съло на мель или потонуло судно или плотъ, могутъ идти только половиннымъ ходомъ.

#### Статья 57.

Всякое крушенiе судна въ рѣкѣ Сулинѣ считается подозрительнымъ, за исключенiемъ особенныхъ случаевъ, и приписывается нерадѣию или недобросовѣстности шкипера или экипажа, пока не будетъ доказано противное.

Лоцманъ судна лично отвѣтствуетъ за крушенiе, если такое произошло въ слѣдствiе дурнаго управленiя.

#### Статья 58.

Когда, противъ всякаго вѣроятiя, судно потерпитъ крушенiе въ рѣкѣ Сулинѣ, шкиперъ обязанъ употребить всѣ усилiя для того, чтобы оно немедленно перетянуто къ тому или другому берегу, дабы оно не оставалось въ фарватерѣ. Шкиперъ и экипажъ судна потерпѣвшаго крушенiе остаются на ономъ или на берегу, близъ мѣста приключенiя, до составленiя акта, упоминаемаго въ нижеслѣдующей 59 ст.

Запрещается имъ, подъ какимъ бы то ни было предлогомъ, свозить что либо изъ груза, снастей, якорей, цѣпей, канатовъ и проч.

#### Статья 59.

Тотчасъ по случившемся крушенiи, лоцманъ судна распоряжается объ извѣщенiи, въ возможной скорости, Главнаго Инспектора судоходства чрезъ Надзирателей рѣчной полицiи.

Главный Инспекторъ немедленно является на мѣсто приключенiя и составляетъ объ обстоятельствахъ онаго актъ, который, по его распоряженiю, сообщается подлежащему начальству.

#### Статья 60.

Если Главный Инспекторъ признаетъ нужнымъ принять неотлагательныя мѣры въ видахъ пользы судоходства, то онъ приглашаетъ къ тому шкипера крушившагося судна, который обязанъ или тотчасъ объявить, что покидаетъ судно, или же дѣйствовать съ экипажемъ, согласно приказанiямъ Главнаго Инспектора; сей послѣднiй рас-

tie apparente du bâtiment, du côté de chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 47 ci-dessus, sauf les feux des deux angles du côté de la rive qu'ils sont tenus de supprimer.

#### ARTICLE 54.

Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le chapitre ci-après, un bâtiment est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

### CHAPITRE VII.

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

#### ARTICLE 55.

Tout Capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le cours de la Soulina est tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

#### ARTICLE 56.

Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

#### ARTICLE 57.

Tout naufrage dans le cours de la Soulina est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'ils est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du Capitaine ou de son équipage.

Le pilote du bâtiment est personnellement responsable du naufrage, s'il a eu lieu par suite de mauvaise manoeuvre.

#### ARTICLE 58.

Si contre toute probabilité, un bâtiment vient à faire naufrage dans le cours de la Soulina, le Capitaine doit faire tous ses efforts pour le halier immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal. Le Capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'art. 59 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoique ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, cables etc.

#### ARTICLE 59.

Aussitôt après le naufrage, le pilote du bâtiment fait prévenir, le plus promptement possible, l'Inspecteur-Général de la navigation, par les Agents de la surveillance du fleuve.

L'Inspecteur-Général se rend immédiatement sur les lieux et dresse un procès-verbal circonstancié du sinistre qui est communiqué par ses soins à l'Autorité compétente.

#### ARTICLE 60.

Si l'Inspecteur-Général juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le Capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur-Général; celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité pu-



поряжается спасеніемъ до тѣхъ поръ, пока оно не доведено до той степени, на которой оно перестаетъ быть дѣломъ общественной пользы и становится дѣломъ частнаго интереса.

Судно, спасенное чрезъ содѣйствіе начальства рѣчной полиціи, можетъ быть обязано покрыть расходы на спасеніе и на содержаніе спасительныхъ снарядовъ.

#### Статья 61.

Вся работы, предпринимаемыя для спасенія судовъ потерпѣвшихъ крушеніе и ихъ груза судовладельцами, страховщиками или другими лицами, имѣющими на оныя права, производятся подъ наблюденіемъ Главнаго Инспектора или подвѣдомственныхъ ему лицъ и могутъ быть временно запрещены, если они такого свойства, что могутъ въ чемъ либо сдѣлать судоходство.

#### Статья 62.

Если помимо случая не отлагательной необходимости указаннаго выше въ ст. 60, будетъ признано нужнымъ поднять кузовъ или обломки погибшаго судна, то судовладельца, страховщика или другія лица, имѣющія на оное права, обязаны исполнить сіе въ мѣсячный срокъ по объявленіи имъ о томъ; въ противномъ случаѣ работы могутъ быть произведены самимъ Главнымъ Инспекторомъ, въ предѣлахъ, указанныхъ выше, въ ст. 60; причемъ погибшее судно и его вооруженіе, или же обломки ихъ, преимущественно назначаются на покрытіе расходовъ на поднятіе.

#### Статья 63.

Въ случаѣ аварии, въ особенности происшедшей отъ столкновенія, Главный Инспекторъ, если можетъ удостовѣриться въ обстоятельствахъ, и если будетъ о томъ ходатайствовать одна изъ участвующихъ сторонъ, равнымъ образомъ составляетъ актъ, который препровождается къ подлежащему начальству.

### ГЛАВА VIII.

ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ВЫБРАСЫВАНІЯ БАЛАСТА.

#### Статья 64.

Безусловно запрещается судамъ выбрасывать баластъ въ руслѣ рѣки или на Сулинскомъ рейдѣ; равнымъ образомъ запрещается выбрасывать оный въ прилегающихъ къ рейду частяхъ моря, на глубинѣ менѣе шестидесяти англійскихъ футовъ.

Выгрузка баласта на берегъ внѣ Сулинскаго порта можетъ производиться только на береговыя мѣста, для сего назначенныя Главнымъ Инспекторомъ судоходства и указанныя въ опубликованныхъ объявленіяхъ.

Капитанъ надъ Сулинскимъ портомъ назначаетъ мѣста, на которыя можетъ быть выгружаема баластъ внутри порта.

Выгруженный баластъ долженъ быть, во всякомъ случаѣ, отвозимъ на такое разстояніе, чтобы нижній край откоса отстоялъ, по крайней мѣрѣ, на двадцать англійскихъ футовъ отъ нормальнаго берега рѣки.

Правила, постановленныя въ сей статьѣ, относятся равнымъ образомъ и къ выбрасыванію золы и угольнаго мусора съ пароходовъ.

#### Статья 65.

Для обезпеченія, по возможности, точнаго соблюденія правилъ, изложенныхъ въ предыдущей статьѣ, каждое судно, отправляющееся съ баластомъ изъ Сулинскаго порта въ одинъ изъ портовъ лежащихъ вверхъ по рѣкѣ, обязано имѣть свидѣтельство отъ Капитана надъ портомъ, удостовѣряющее осадку, даваемую ему баластомъ.

blique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment, dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police du fleuve, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

#### ARTICLE 61.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit, dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'Inspecteur-Général ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

#### ARTICLE 62.

Si, hors le cas d'urgence prévu par l'art. 60 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'Inspecteur-Général, dans les limites déterminées par le sus-dit article 60; le bâtiment naufragé avec ses agrès, ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

#### ARTICLE 63.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'Inspecteur-Général, s'il est à même de constater les faits, et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès verbal qui est transmis à l'Autorité compétente.

### CHAPITRE VIII.

Règles pour le jet du lest.

#### ARTICLE 64.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial ou dans la rade de Soulina; il leur est également interdit de le décharger en mer dans les parties qui avoisinent la rade, sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peut être opéré que sur les points de la rive déterminés, par l'Inspecteur-Général de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le Capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas transporté à une distance telle, que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

#### ARTICLE 65.

Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina, pour un des ports situés en amont doit se munir d'un certificat du Capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.



Это свидетельство должно храниться на суднѣ во все плаваніе его вверхъ, для предъявленія по всякому требованію Главнаго Инспектора или подвѣдомственныхъ ему лицъ.

### РАЗДѢЛЪ III.

#### О ПОЛИЦИИ ТУЛЬЧИНСКАГО ПОРТА.

##### Статья 66.

Всякое судно, желающее остановиться въ Тульчѣ, должно причалить къ правому берегу; причемъ, однако, слѣдуетъ соблюдать, чтобы никогда не было причаливаемо борть о борть болѣе трехъ судовъ.

##### Статья 67.

Никакое судно не должно бросать якоря въ фарватерѣ предъ Тульчею, по правую руку отъ мертвыхъ якорей и красныхъ буевъ, разставленныхъ вдоль лѣваго берега рѣки ниже между сваями съ опрокинутыми якорями по правому берегу.

##### Статья 68.

Дозволяется судамъ, для того чтобы обогнуть Тульчинскую излучину, тянуться на буйахъ и мертвыхъ якоряхъ, но ни въ какомъ случаѣ не должны они къ нимъ причаливать для стоянки.

Это правило, разумѣется, не относится къ пароходамъ, совершающимъ періодическіе рейсы, которые останавливаются предъ Тульчею только временно.

Равнымъ образомъ запрещается двумъ или нѣсколькимъ судамъ въ одно время тянуться на одномъ буйѣ.

### РАЗДѢЛЪ IV.

#### О ЛОЦМАНАХЪ ВЪ УСТЬѢ И ПО ТЕЧЕНІИ РѢКИ.

##### ГЛАВА I.

#### О ЛОЦМАНАХЪ ВЪ УСТЬѢ.

##### Статья 69.

По ст. 13 сего Положенія всѣ суда, при входѣ въ устье, обязаны брать лоцмановъ, а потому въ Сулинѣ учрежденъ особенный цехъ патентованныхъ и ответственныхъ лоцмановъ, подъ начальствомъ Лоцманскаго старшины и Капитана надъ портомъ.

Эти лоцманы называются лоцманами перваго разряда.

##### Статья 70.

Во всякое время находится въ готовности лодка для отвоза лоцмановъ къ идущимъ съ моря къ порту судамъ, какъ скоро караульный на башнѣ маяка усмотритъ приближеніе.

Лоцмана обязаны выѣзжать на встрѣчу судамъ за одну милю отъ головы сѣверной плотины.

##### Статья 71.

Прибывъ на судно, лоцмана объявляютъ шкиперамъ о глубинѣ фарватера, а шкипера, съ своей стороны, объявляютъ лоцманамъ объ осадкѣ судна и количествѣ на немъ груза.

Лоцмана обязаны немедленно доносить о количествѣ груза Капитану Сулинскаго порта.

##### Статья 72.

Всякій лоцманъ, не принадлежащій къ цеху Сулинскихъ лоцмановъ, находясь на суднѣ собирающемся входить въ фарватеръ, обязанъ тотчасъ по прибытіи мѣстнаго лоцмана, вполнѣ сдать ему управленіе судномъ.

##### Статья 73.

При выходѣ изъ рѣки мѣстный лоцманъ обязанъ вывести судно, по крайней мѣрѣ, за четверть мили къ Востоку отъ головы сѣверной плотины.

Ce certificat doit être conservé à bord pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'Inspecteur-Général ou de ses Agents.

### TITRE III.

#### DE LA POLICE DU PORT DE TOULTCHA.

##### ARTICLE 66.

Tout bâtiment qui veut stationner à Toultscha doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord à bord.

##### ARTICLE 67.

Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable, devant Toultscha, sur la droite des corps-morts et des bouées rouges établies le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancres renversées.

##### ARTICLE 68.

Il est permis aux bâtiments de se halier sur les bouées et corps-morts pour doubler la courbe de Toultscha, mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Il est entendu que cette disposition ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toultscha.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se halier simultanément à l'aide de la même bouée.

### TITRE IV.

#### DU SERVICE DE PILOTAGE À L'EMBOUCHURE ET DANS LE COURS DU FLEUVE.

##### CHAPITRE I.

#### Pilotage à l'embouchure.

##### ARTICLE 69.

Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent règlement, un corps spécial de pilotes brevetés et responsables fonctionne à Soulina, sous la direction d'un chefpilote et du Capitaine du port.

Ces pilotes portent le titre de pilotes de première classe.

##### ARTICLE 70.

Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port, en venant de la mer, aussitôt que la vigie de la tour du phare signale leur approche.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments, jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du nord.

##### ARTICLE 71.

Rendus à bord, ils font connaître aux Capitaines la profondeur de la passe, et ceux-ci, de leur côté, déclarent aux pilotes le tirant d'eau et la qualité du chargement de leur navire.

La qualité du chargement est déclarée sans délai par les pilotes au Capitaine du port de Soulina.

##### ARTICLE 72.

Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire.

##### ARTICLE 73.

À la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'Est du musoir de la digue du nord.



## Статья 74.

Плата лоцманамъ за проводъ судовъ, какъ входящихъ въ рѣку, такъ и выходящихъ изъ оной, включена во взимаемыя въ Сулинѣ судоходныя пошлины, а потому запрещается патентованнымъ лоцманамъ перваго разряда принимать какое либо вознагражденіе отъ шкиперовъ проведенныхъ ими судовъ.

## ГЛАВА II.

## О РѢЧНЫХЪ ЛОЦМАНАХЪ.

## Статья 75.

Независимо отъ цѣха лоцмановъ перваго разряда, учрежденнаго для провода судовъ въ фарватеръ Сулинскаго устья и состоящаго подъ управленіемъ Капитана надъ портомъ, существуютъ особыя равнымъ образомъ патентованные и отвѣтственные лоцмана, называемые лоцманами втораго разряда, для провода купеческихъ судовъ, плавающихъ по рѣкѣ между Сулиною и Браиловымъ.

Собственно рѣчные лоцмана состоятъ подъ наблюдениемъ Главнаго Инспектора судоходства и подъ ближайшимъ управленіемъ лоцманскаго старшины, который имѣетъ три Конторы: въ Галацѣ, Браиловѣ и въ Тульчѣ, и Помощника Лоцманскаго Старшины, имѣющаго пребываніе въ Сулинѣ.

## Статья 76.

Шкипера купеческихъ судовъ, идущихъ вверхъ, если находятся лично на сихъ судахъ, не обязаны брать патентованнаго лоцмана; но и въ этомъ случаѣ Помощникъ Лоцманскаго Старшины въ Сулинѣ, завѣдующій лоцманскою частью на рѣкѣ, обязанъ доставлять имъ лоцмана, какъ скоро они таковаго потребуютъ.

При плаваніи внизъ каждое купеческое судно, поднимающее болѣе шестидесяти тоннъ, равно каждый плотъ или лѣсная гонка, обязаны брать патентованнаго лоцмана втораго разряда. Это правило относится и къ идущимъ вверхъ купеческимъ судамъ, поднимающимъ болѣе шестидесяти тоннъ, когда шкиперъ или корабельщикъ лично на нихъ не находится.

## Статья 77.

Плаваніе вверхъ начинается съ той минуты, какъ судно оставляетъ Сулинскій портъ, чтобы идти вверхъ по рѣкѣ, и оканчивается съ приходомъ судна къ порту назначенія, или же въ Браиловъ, когда оно назначено въ какой либо портъ, находящійся выше сего послѣдняго, или въ Мачинъ.

Плаваніе внизъ начинается въ Браиловѣ, или же съ выходомъ изъ порта, въ которомъ судно нагрузилось, или если идетъ порожнымъ, получило свои путевыя бумаги, когда портъ этотъ лежитъ ниже Браилова, и оканчивается прибытіемъ судна на стоянку въ Сулинскій портъ.

Суда, отходящія изъ Мачина, Гетшида или инаго порта, лежащаго выше Браилова, обязаны брать лоцмана на свое плаваніе внизъ на пути въ Браиловъ; отходящія же изъ портовъ Рени или Измаильскаго, могутъ брать его на пути въ Тульчѣ.

## Статья 78.

Плата лоцманамъ за проводъ судовъ вверхъ опредѣляется по взаимному соглашенію между ними и шкиперами.

Но, въ случаѣ возникшаго по этому предмету спора, портовые начальства не допускаютъ, со стороны лоцмановъ, никакихъ требованій, превышающихъ, сверхъ прокормленія на суднѣ, полъ-червонца голландскаго за каждый день плаванія.

## ARTICLE 74.

La taxe du pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes brevetés de première classe de recevoir aucune rémunération de la part des Capitaines dont ils ont piloté les bâtimens.

## CHAPITRE II.

## Du pilotage dans le cours du fleuve.

## ARTICLE 75.

Indépendamment du corps des pilotes de première classe, chargés de conduire les bâtimens dans la passe de l'embouchure de Soulina, et dirigés par le Capitaine du port, il y a un service spécial de pilotes, également brevetés et responsables, portant le titre de pilotes de seconde classe, pour les bâtimens marchands qui naviguent dans le fleuve entre Soulina et Braila.

Le service du pilotage fluvial proprement dit est placé sous la surveillance de l'Inspecteur-Général de la navigation; il est dirigé par un chef-pilote qui a trois bureaux à Galatz, à Braila et à Toulitcha, et par un sous-chef résident à Soulina.

## ARTICLE 76.

Les Capitaines marchands ne sont pas tenus de prendre un pilote breveté, en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; le sous-chef pilote de Soulina, préposé au pilotage fluvial, est tenu toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote, s'ils le demandent.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment marchand du port de plus de soixante tonneaux, ainsi que tout radeaux ou train de bois, doit prendre un pilote breveté de seconde classe. Il en est de même pour les bâtimens de plus de soixante tonneaux qui remontent le fleuve, sans que le Capitaine ou patron se trouve à bord.

## ARTICLE 77.

Le voyage en amont commence au moment où le navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve, il finit lorsque le navire arrive soit à son port de destination soit à Braila, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin.

Le voyage en aval commence à Braila ou à sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison ou ses expéditions s'il descend vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braila; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtimens partant de Matchin, de Guetchid ou d'un port situé en amont de Braila, prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage, à Braila; ceux qui partent des ports de Rénî ou d'Ismail ont la faculté de le prendre en passant à Toulitcha.

## ARTICLE 78.

Les Capitaines règlent d'un commun accord avec les pilotes le salaire qui est dû à ces derniers, à raison du pilotage des navires en amont.

Toutefois, en cas de contestations à cet égard, les Autorités des ports n'admettent, de la part des pilotes, aucune demande dont le but est d'obtenir, outre le traitement à bord, un salaire de plus d'un demi ducat de Hollande par jour de voyage.



Что же касается платы за проводъ судовъ внизъ, то она включена во взимаемыя въ Сулинѣ судоходныя пошлины.

Съ суммы, платимой каждымъ судномъ за проводъ внизъ, четыре франка отчисляются въ пользу рѣчного лоцманскаго старшины; остальное же отдается лоцману.

Эта плата можетъ быть законнымъ образомъ учинена только чиновнику, завѣдующему Сулинскою Судоходною Кассою.

### ГЛАВА III.

ОБЩІЯ ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ЛОЦМАНОВЪ ВЪ УСТЬѢ И ПО РѢКѢ.

#### Статья 79.

Главный Инспекторъ и Капитанъ надъ Сулинскимъ портомъ, каждый въ предѣлахъ своего вѣдомства, рѣшаютъ споры, возникающіе между патентованными лоцманами и шкиперами купеческихъ судовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда сіи послѣдніе обращаются къ ихъ посредству.

#### Статья 80.

Патентованные лоцмана обязаны доносить Главному Инспектору или Капитану надъ Сулинскимъ портомъ о случающихся въ ихъ присутствіи нарушеніяхъ законовъ.

Воспрещается имъ всякое участіе, прямое или косвенное, въ какихъ либо операціяхъ или предпріятіяхъ по части перегрузки судовъ.

#### Статья 81.

Лоцмана бывшіе, по своей неспособности или по нерадѣнію, причиною столкновенія судовъ, или крушенія, или посадившіе судно на мель, отрываются отъ должности, независимо отъ гражданскаго иска, который пострадавшіе могутъ открывать на нихъ въ надлежащихъ судахъ.

Если обстоятельства, причинившія несчастіе, такого рода, что могутъ имѣть послѣдствіемъ уголовное наказаніе, то лоцманъ передается подлежащему начальству для сужденія по законамъ.

### РАЗДѢЛЪ V.

#### О ЛИХТЕРАХЪ.

### ГЛАВА I.

#### ОБЩІЯ ПРАВИЛА.

#### Статья 82.

Лихтера на Нижнемъ Дунаѣ раздѣляются на два класса, а именно: лихтера, назначенные исключительно для мѣстной перегрузки судовъ въ Сулинскомъ устьѣ или въ какомъ либо проходѣ въ рѣкѣ; и лихтера, занимающіеся каботажнымъ плаваніемъ, принимая грузъ въ одномъ изъ внутреннихъ портовъ для выгрузки оного въ Сулинѣ или на вѣйшемъ рейдѣ.

#### Статья 83.

Никто не въ правѣ производить какія либо операціи по части мѣстной перегрузки судовъ, не записавъ предварительно въ конторѣ Капитана надъ Сулинскимъ портомъ судовъ, которыя предполагаютъ употреблять какъ лихтера, не получивъ патента отъ Капитана надъ портомъ. Предварительно выдачи патента Капитанъ надъ портомъ распоряжается освидѣтельствованіемъ судовъ, предназначаемыхъ къ употребленію для перегрузки, чрезъ особую Коммиссію, которая судитъ о прочности оныхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ удостовѣряется въ ихъ вмѣстимости англійскими регистровыми тоннами и константинопольскими килло.

Quant à la taxe afférente au pilotage en aval, elle est comprise dans la perception des droits de navigation prélevés à Soulina.

Le chef-pilote du service fluvial prélève la somme de quatre francs sur le montant de la taxe acquittée par chaque bâtiment pour le pilotage à la descente, le surplus de la taxe est versé au pilote.

Cette taxe ne peut être acquittée valablement qu'entre les mains de l'Agent-Comptable de la Caisse de navigation de Soulina.

### CHAPITRE III.

Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

#### ARTICLE 79.

L'Inspecteur-Général et le Capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brevetés et les Capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

#### ARTICLE 80.

Les pilotes brevetés sont tenus de dénoncer, soit à l'Inspecteur-Général, soit au Capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allèges.

#### ARTICLE 81.

Les pilotes qui, par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destinés sans préjudice à l'action civile que les ayants-droits peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entraîner l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrés aux autorités compétentes pour être jugés conformément aux lois.

### TITRE V.

#### DU SERVICE DES ALLÈGES.

### CHAPITRE I.

#### Règles générales.

#### ARTICLE 82.

Les allèges sur le bas-Danube se divisent en deux classes, savoir: celles qui sont exclusivement employées au service local de l'embouchure de Soulina ou d'un passage quelconque dans le cours du fleuve, et celles qui se livrent au cabotage, en chargeant dans un port intérieur pour décharger à Soulina ou dans la rade extérieure.

#### ARTICLE 83.

Nul ne peut entreprendre des opérations d'allège locales, sans avoir fait immatriculer au Capitanat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir d'allèges, et avant de s'être muni d'une licence délivrée par le Capitaine du port.

Avant de délivrer la licence, le Capitaine du port fait visiter le bâtiment destiné à servir d'allège, par une Commission qui juge s'il est en bon état et qui constate, en même temps, sa capacité en tonnes de registre et sa portée en Kilos de Constantinople.



Это освидѣтельствованіе возобновляется ежегодно. Выданный Капитаномъ надъ портомъ патентъ долженъ постоянно находиться на лихтерѣ.

Суда, имѣющія правильные документы, могутъ быть случайно употребляемы какъ лихтера для облегченія другихъ судовъ; но съ тѣмъ, что шкипера ихъ обязаны подавать каждый разъ особое о томъ объявленіе и оставлять свои документы, въ томъ числѣ и экипажный списокъ, въ конторѣ Капитана надъ Сулинскимъ портомъ, когда предстоящее къ облегченію судно находится въ устьѣ, или же въ контору Главнаго Инспектора, когда оно находится въ рѣкѣ.

## ГЛАВА II.

### О МѢСТНЫХЪ ЛИХТЕРАХЪ.

#### Статья 84.

Въ лихтерахъ, какъ парусныхъ такъ и пароходныхъ не должно быть въ трюмѣ никакихъ пустыхъ пространствъ, кромѣ тѣхъ помѣщеній, которыя установленнымъ порядкомъ признаны Капитаномъ надъ портомъ при выдачѣ патентовъ.

#### Статья 85.

Лихтерамъ, какъ скоро они пристали къ судамъ, отъ которыхъ должны принимать грузъ, запрещается удаляться отъ этихъ судовъ до тѣхъ поръ, пока тѣ суда сами не снимутся съ якоря.

Шкиперъ облегчаемаго судна имѣетъ право, держать на свой счетъ и по своему выбору караульнаго на употребляемомъ имъ лихтерѣ.

Лихтерамъ, отправляющимся на рейдъ, запрещается класть какой либо грузъ на палубѣ.

#### Статья 86.

Никакой лихтеръ не долженъ выходить изъ Сулинскаго порта безъ пропуска отъ Капитана надъ портомъ; этотъ пропускъ предъявляется брандвахтѣ, поставленной, согласно ст. 16-й сего Положенія, у входа въ портъ со стороны моря.

#### Статья 87.

Вообще лихтера должны выходить изъ Сулинскаго порта одновременно съ судами, съ которыхъ они везли грузъ.

Въ тѣхъ случаяхъ однако, когда судно употребило нѣсколько лихтеровъ, Капитанъ надъ портомъ опредѣляетъ порядокъ отправленія сихъ послѣднихъ такимъ образомъ, чтобы имъ не приходилось слишкомъ долго стоять на рейдѣ безъ возможности обратной перегрузки.

#### Статья 88.

Лихтеръ, снова подошедшій на рейдъ къ облегченному имъ судну, ни подъ какимъ предлогомъ не долженъ удаляться отъ него, за исключеніемъ случаевъ, принужденія непогодой, пока не возвратитъ ему всего груза.

Для мѣстныхъ перегрузочныхъ операций, производимыхъ по внутреннему теченію рѣки, шкипера плаваютъ вмѣстѣ съ употребляющими ихъ судами.

По окончаніи обратной погрузки товара на облегченное судно, шкиперъ сего послѣдняго обязанъ выдать въ томъ росписку.

#### Статья 89.

Лихтера, возвращающіеся въ Сулинскій портъ по облегченіи судна, предъявляютъ свой пропускъ брандвахтѣ, которая въ правѣ дѣлать имъ досмотръ.

Лихтера, отходящіе съ рейда подъ вечеръ или ночью, по облегченіи судна, вышедшаго изъ рѣки, должны становиться на якорь въ особо указанномъ для ихъ стоянки мѣстѣ, и не могутъ до наступленія слѣдующаго дня подниматься далѣе по рѣкѣ.

Cette expertise est renouvelée tous les ans. La licence délivrée par le Capitaine de port doit toujours se trouver à bord de l'allège.

Les bâtiments munis de papiers de bord réguliers peuvent être employés occasionnellement pour alléger d'autres navires, à charge par les Capitaines de faire, pour chaque opération, une déclaration spéciale, et de déposer leurs papiers, y compris le rôle d'équipage, soit à l'office du Capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'alléger un bâtiment à l'embouchure, soit à l'office de l'Inspecteur-Général, s'ils s'agit d'une opération qui doit s'accomplir dans le fleuve.

## CHAPITRE II.

### Des allèges locales.

#### ARTICLE 84.

Les allèges, tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf les vides dûment reconnus par le Capitaine du port, lors de la concession de la licence.

#### ARTICLE 85.

Il est interdit aux allèges, à partir du moment où elles ont accosté les bâtiments dont elles doivent recevoir la cargaison, de s'éloigner des dits bâtiments, avant que ceux-ci n'aient levé l'ancre eux mêmes.

Le Capitaine du bâtiment allégé a la faculté de placer, à ses frais, un gardien de son choix à bord de l'allège qu'il emploie.

Il est interdit aux allèges qui se rendent en rade de charger sur le tillac.

#### ARTICLE 86.

Aucune allège ne peut sortir du port de Soulina pour se rendre sur la rade, sans un laissez-passer du Capitaine du port; ce laissez-passer est présenté à l'embarcation de garde-stationnée conformément à l'article 16 du présent règlement, à l'entrée du port, du côté de la mer.

#### ARTICLE 87.

En règle générale, les allèges doivent sortir du port de Soulina, en même temps que les bâtiments allégés.

Toutefois, dans le cas où un bâtiment s'est servi de plusieurs allèges, le Capitaine du port règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient point à séjourner trop longtemps en rade, sans pouvoir effectuer le rechargement.

#### ARTICLE 88.

L'allège qui a rejoint sur la rade le navire allégé ne peut le quitter sous aucun prétexte, sauf le cas de force majeure, avant de lui avoir rendu sa cargaison.

Pour les opérations d'allèges locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les allèges naviguent de concert avec les bâtiments allégés.

Aussitôt que le rechargement des marchandises a été effectué à bord du bâtiment allégé, le Capitaine est tenu d'en donner une reconnaissance écrite.

#### ARTICLE 89.

Les allèges qui rentrent dans le port de Soulina, après avoir allégé un bâtiment, présentent leur laissez-passer à l'embarcation de garde qui a la faculté de les visiter.

Les allèges qui quittent la rade sur le déclin du jour ou pendant la nuit, après avoir allégé un bâtiment sorti du fleuve, jettent l'ancre dans un endroit spécialement destiné à leur mouillage, et elles ne peuvent remonter plus haut avant le jour suivant.



## Статья 90.

Надзоръ за мѣстными перегрузочными операціями, производимыми въ устьѣ, ввѣренъ Капитану надъ Сулинскимъ портомъ; надзоръ же за перегрузочными операціями на рѣкѣ Главному Инспектору или подвѣдомственнымъ ему лицамъ.

## ГЛАВА III.

## О КАБОТАЖНО-ПЕРЕГРУЗОЧНЫХЪ ОПЕРАЦІЯХЪ.

## Статья 91.

Каботажно-перегрузочныя операціи могутъ производить всякіе паровые транспорты, буксирные плашкоты, парусныя суда или лихтера, имѣющіе правильные документы съ тѣмъ, чтобы шкипера или проводники испрашивали на каждую путину, отъ подлежащихъ Консульскихъ или мѣстныхъ властей въ тѣхъ портахъ, въ которыхъ они принимаютъ грузъ, свидѣтельство, удостоверяющее предметъ и условія операціи.

## Статья 92.

По прибытіи въ Сулинскій портъ судна производящаго каботажно-перегрузочную операцію, проводникъ онаго долженъ немедленно явиться въ контору Капитана надъ портомъ и предъявить вышенпомянутое свидѣтельство.

Если лихтеръ сдастъ весь грузъ внутри Сулинскаго порта, то обязанъ стать рядомъ съ судномъ, принимающимъ товаръ, и не можетъ отходить отъ сего послѣдняго пока не сдастъ всего груза.

Если грузъ лихтера долженъ быть данъ, весь или частью, на Сулинскомъ рейдѣ, то хозяинъ лихтера долженъ вручить установленное ст. 91 свидѣтельство Капитану надъ портомъ, отъ котораго получаетъ взаменъ онаго пропускъ.

## Статья 93.

Правила, изложенныя въ семь раздѣлѣ относительно мѣстныхъ лихтеровъ, распространяются и на каботажно-перегрузочныя суда во все время ихъ пребыванія въ Сулинскомъ портѣ или на Сулинскомъ рейдѣ.

Но паровые транспорты и буксирные плашкоты не подвергаются, при возвращеніи, помянутому выше въ ст. 89, досмотру, если только одна изъ причастныхъ сторонъ не потребуетъ такового, въ случаѣ подозрѣнія въ обманѣ.

## ГЛАВА IV.

## ОСОБЕННЫЯ ПРАВИЛА НА СЛУЧАЙ НЕПОГОДЫ.

## Статья 94.

Если судно принуждено непогодю удалиться съ Сулинскаго рейда, оставивъ весь свой грузъ или часть онаго на лихтерѣ, то шкиперъ сего послѣдняго возвращается въ портъ и оставляетъ грузъ временно на своемъ лихтерѣ.

## Статья 95.

Если въ помянутомъ въ предшедшей статьѣ случаѣ, облегченное судно не возвратится въ теченіе двѣнадцати дней, то шкиперу лихтера дозволяется испросить у Капитана надъ портомъ разрѣшенія на выгрузку и сдачу груза кому слѣдуетъ, и онъ можетъ требовать уплаты условленнаго фрахта, какъ бы грузъ былъ возвращенъ на облегченное судно, но безъ всякой прибавки.

Если до истеченія вышеупомянутаго срока судно возвратится на рейдъ, но затѣмъ снова удалится, то истекшіе съ перваго его удаленія дни не считаются, а начинается новый срокъ со дня его возвращенія.

## ГЛАВА V.

## ОСОБЕННЫЯ ПРАВИЛА НА СЛУЧАЙ ОБМАНА.

## Статья 96.

Въ случаѣ подозрѣнія въ неточномъ или лживомъ показаніи вѣстимости лихтера, шкиперъ купеческаго суд-

## ARTICLE 90.

La surveillance des opérations d'allèges locales qui s'effectuent à l'embouchure est exercée par le Capitaine du port de Soulina; celle des opérations qui s'effectuent dans le fleuve appartient à l'Inspecteur Général ou à ses agents.

## CHAPITRE III.

## Des allèges au Cabotage.

## ARTICLE 91.

Les opérations d'allèges par cabotage peuvent être faites par tous ces transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou allèges munis de papiers réguliers, à charge, par les Capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer, pour chaque voyage, par les autorités consulaires ou locales compétentes des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet et les conditions de l'opération.

## ARTICLE 92.

Aussitôt qu'une allège au cabotage est arrivée dans le port de Soulina, le conducteur se rend au bureau du Capitaine du port et présente le certificat ci-dessus mentionné.

Si l'allège décharge la totalité de sa cargaison dans l'intérieur du port de Soulina, elle mouille à côté du bâtiment qui doit recevoir la marchandise et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement.

Si la cargaison de l'allège doit être déchargée, en totalité ou en partie dans la rade de Soulina, le patron de l'allège remet le certificat prescrit par l'article 91 au Capitaine du port, qui lui délivre son laissez-passer.

## ARTICLE 93.

Les dispositions du présent Titre, concernant les allèges locales, sont également applicables aux allèges au cabotage, pendant leur séjour dans le port et sur la rade de Soulina.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis, en rentrant, à la visite prévue par l'art. 89 ci-dessus, à moins que l'une des parties intéressées ne le demande en cas de soupçon de fraude.

## CHAPITRE IV.

## Dispositions spéciales au cas de force majeure.

## ARTICLE 94.

Lorsqu'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa cargaison à bord de l'allège le patron de l'allège rentre dans le port et conserve provisoirement son chargement.

## ARTICLE 95.

Si dans le cas prévu par l'article précédent le bâtiment allégé ne reparait pas dans le délai de douze jours les patrons d'allèges ont la faculté de demander au Capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit, et ils peuvent exiger le paiement de nolis convenu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition.

## CHAPITRE V.

## Dispositions spéciales aux cas de fraude.

## ARTICLE 96.

En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allège, le Capitaine marchand



На въ правѣ требовать повѣрки его вѣстимости особенною Коммиссіею, которая назначается, смотря по мѣстности, Капитаномъ надъ Сулинскимъ портомъ, или Главнымъ Инспекторомъ судоходства.

Расходы на повѣрку падаютъ на требовавшего оной шкипера, но если обнаружится дѣйствительная неточность или лживость показанія, то расходы уплачиваются лихтеромъ.

#### Статья 97.

Если шкиперъ облегченного судна имѣетъ поводъ подозрѣвать нанятый имъ лихтеръ въ утайкѣ части его груза, то онъ долженъ подать о томъ объявленіе Капитану надъ Сулинскомъ портомъ или Главному Инспектору, которые принимаютъ предписанныя имъ спеціальною инструкціею мѣры.

Если подозрѣніе окажется неосновательнымъ, то расходы по производству слѣдствія падаютъ на шкипера, требовавшего сего слѣдствія.

### РАЗДѢЛЪ VI.

#### О НАРУШЕНІИ СЕГО ПОЛОЖЕНІЯ.

#### ГЛАВА I.

##### ОПРЕДѢЛЕНІЕ РАЗМѢРЪ ДЕНЕЖНЫХЪ ШТРАФОВЪ.

§ 1. Нарушеніе постановленій Раздѣла I. о полиціи Сулинскаго рейда и порта.

#### Статья 98.

За всякое нарушеніе постановленій, заключающихся во второмъ пунктѣ статьи 5 и въ статьяхъ 8, 10, 11, 14, 16, 19, 20, 21 и 23 сего Положенія, виновный подвергается взысканію денежнаго штрафа, не менѣе одного и не болѣе пяти голландскихъ червонцевъ.

Если на экипажномъ спискѣ какого либо морскаго судна, находящагося въ Дунаѣ, за исключеніемъ почтовыхъ пароходовъ, не имѣется помянутого въ ст. 17-й сего Положенія штемпеля или имѣется только одинъ или нѣсколько штемпелей уже уничтоженныхъ, то шкиперъ онаго подвергается взысканію штрафа не менѣе десяти и не болѣе пятидесяти червонцевъ.

§ 2. Нарушеніе постановленій раздѣла II о рѣчной полиціи.

#### Статья 99.

За всякое нарушеніе правилъ, содержащихся въ первомъ, или второмъ пунктахъ ст. 25 и въ ст. 27, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 38, 39, 41—54 включительно, 56, 60 и 65, виновный подвергается взысканію штрафа не менѣе трехъ и не болѣе десяти червонцевъ.

Проводникъ всякаго плота или лѣсной гонки, плавающихъ по Сулинскому гирлу съ осадкою, превышающею мѣру, предписанную въ третьемъ пунктѣ ст. 25 сего Положенія, подвергается взысканію штрафа не менѣе десяти и не болѣе пятидесяти червонцевъ.

За всякое нарушеніе правилъ, содержащихся въ ст. 64, виновный равнымъ образомъ подлежитъ взысканію штрафа не менѣе десяти и не болѣе пятидесяти червонцевъ, если былъ незаконно выгруженъ или выброшенъ баластъ и въ пять червонцевъ за выбрасываніе золы или угольнаго мусора въ Сулинскомъ гирлѣ, на рейдѣ или въ прилегающихъ частяхъ моря, икѣющихъ глубины менѣе 60 англійскихъ футовъ.

§ 3. Нарушеніе постановленій раздѣла III о полиціи Тульчинскаго порта.

#### Статья 100.

За нарушеніе правилъ, постановленныхъ ст. 66, 67 и 68, виновный подлежитъ взысканію штрафа отъ одного до пяти червонцевъ.

a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une commission spéciale nommée suivant les cas par le Capitaine du port de Soulina ou par l'Inspecteur-Général de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le Capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexactitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas ils tombent à la charge de l'allège.

#### ARTICLE 97.

Si le Capitaine d'un bâtiment allégé a lieu de croire qu'une partie de sa cargaison a été détournée à bord de l'allège nolisée par lui, il en fait sa déclaration, soit au Capitaine du port de Soulina, soit à l'Inspecteur-Général qui prennent les mesures que leur prescrivent leurs instructions spéciales.

Si le soupçon n'est pas reconnu fondé, les frais de l'enquête demeurent à la charge du Capitaine du bâtiment allégé.

### TITRE VI.

#### DES CONTRAVENTIONS.

#### CHAPITRE I.

##### Fixation des amendes.

§ 1. Contraventions aux dispositions du Titre I sur la police de la rade et du port de Soulina.

#### ARTICLE 98.

Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 5 et à celles des articles 8, 10, 11, 14, 16, 19, 20, 21 et 23 du présent Règlement est punie d'une amende d'un ducat de Hollande au moins, et de cinq ducats au plus.

Le capitaine de tout bâtiment de mer, autre que les paquebots affectés au service de Messagerie, trouvé dans le Danube, et dont le rôle d'équipage ne portera pas l'estampille dont il est parlé à l'article 17 du présent Règlement, ou ne portera qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus.

§ 2. Contraventions aux dispositions du Titre II sur la police du fleuve.

#### ARTICLE 99.

Toute contravention aux dispositions du premier ou du deuxième alinéa de l'article 25 et à celles des articles 27, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 38, 39, 41 à 54 inclusivement 56, 60 et 65, est punie d'une amende de trois ducats au moins et de dix ducats au plus.

Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina, avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est prescrit par le troisième alinéa de l'article 25 ci-dessus, est passible d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus.

Toute contravention aux dispositions de l'art. 64 est également punie d'une amende de dix ducats au moins et de cinquante ducats au plus, s'il y a eu jet ou débarquement illicite de lest. L'amende est de cinq ducats, pour le jet des cendres ou escarbilles dans le lit du bras de Soulina, sur la rade ou dans les parties de la mer y avoisinantes ayant moins de 60 pieds anglais de profondeur.

§ 3. Contraventions aux dispositions du Titre III sur la police du port de Toulitcha.

#### ARTICLE 100.

Sont punies d'une amende de un à cinq ducats, les contraventions aux articles 66, 67 et 68.



## § 4. Нарушение постановлений раздѣла IV о лоцманахъ.

## Статья 101.

За всякое нарушение правилъ, предписанныхъ въ первомъ пунктѣ ст. 13 или второмъ пунктѣ ст. 76, виновный подвергается взысканію штрафа не менѣе пятнадцати и не болѣе тридцати червонцевъ.

За всякій отказъ отъ подачи объявленій, предписанныхъ ст. 71, или за умышленную неточность въ таковыхъ объявленіяхъ какъ съ стороны шкипера, такъ и со стороны лоцмана, а также за всякое нарушение правилъ, постановленныхъ въ ст. 72, виновный подвергается взысканію штрафа не менѣе пяти и не болѣе десяти червонцевъ.

За всякое со стороны казенныхъ лоцмановъ перваго или втораго разряда, лоцманскаго старшины или его помощниковъ нарушение постановлений сего Положенія или данныхъ имъ инструкцій, если за таковое нарушение не опредѣлено особеннаго наказанія, виновный подвергается взысканію штрафа, котораго высшій размѣръ не долженъ превышать тридцати червонцевъ.

§ 5. О нарушении постановлений раздѣла V о лихтерахъ.

## Статья 102.

За нарушение правилъ, постановленныхъ статьями: 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 и 94, виновный подвергается взысканію штрафа отъ пяти до десяти червонцевъ.

## § 6. Оскорбленія и насилие.

## Статья 103.

За всякое оскорбленіе, нанесенное должностнымъ лицамъ, коимъ ввѣренъ надзоръ за судоходною полиціею, при исполненіи ими служебныхъ обязанностей, равно за всякое оскорбленіе начальства, отъ которыхъ означенныя лица назначены, виновный подвергается взысканію штрафа не менѣе одного и не болѣе пяти червонцевъ.

За насилие, причиненное чиновникамъ полиціи при исполненіи ими служебныхъ обязанностей, высшій размѣръ штрафа можетъ быть увеличенъ до тридцати червонцевъ.

## ГЛАВА II.

## ПРАВИЛА КАСАТЕЛЬНО ПРИМѢНЕНІЯ ШТРАФОВЪ.

## Статья 104.

Въ случаѣ вторичнаго нагруженія высшій размѣръ взысканія можетъ быть удвоенъ.

Нарушеніе признается вторичнымъ для шкиперовъ морскихъ судовъ, если судно не выходило изъ Дуная въ промежутокъ времени между первымъ и вторымъ нарушениемъ.

Для корабельщиковъ, лихтеровъ и для лоцмановъ нарушение признается вторичнымъ, если оно повторилось въ теченіе одного и того же года.

## Статья 105.

Штрафъ не налагается за нарушение, происшедшее невольно, вслѣдствіе непогоды.

## Статья 106.

Независимо отъ налагаемыхъ на виновныхъ штрафовъ могутъ быть открываемы на нихъ, въ подлежащихъ судебныхъ мѣстахъ, гражданскіе иски о вознагражденіи за причиненные ими убытки.

## Статья 107.

Шкиперъ лично отвѣчаетъ за нарушенія, совершенныя людьми изъ экипажа его судна.

## Статья 108.

Главному Инспектору судоходства и Капитану надъ Сулинскимъ портомъ подсудны нарушенія правилъ сего По-

## § 4. Contraventions aux dispositions du Titre IV sur service du pilotage.

## ARTICLE 101.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article 13 ou du deuxième alinéa de l'art. 76, est punie d'une amende de quinze ducats au moins et de trente ducats au plus.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article 71, ou inexactitude volontaire dans ces déclarations, soit de la part des capitaines, soit de la part des pilotes, et toute contravention à l'article 72, sont punis d'une amende de cinq ducats au moins et de dix ducats au plus.

Toute contravention commise par les pilotes brevetés de première ou deuxième classe, ou par les chefs ou sous chefs pilotes, contre les dispositions du présent Règlement ou les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le maximum ne peut dépasser trente ducats.

§ 5. Contraventions aux dispositions du Titre V sur le service des allèges.

## ARTICLE 102.

Sont punies d'une amende de cinq à dix ducats les contraventions aux articles 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 et 94.

## § 6. Injures et voies de fait.

## ARTICLE 103.

Toute injure ou offense commise contre les Agents préposés au maintien de la police de navigation, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'Autorité de laquelle les dits Agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende d'un ducat au moins et de cinq ducats au plus.

S'il y a voie de fait commise contre les agents de la police à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à trente ducats.

## CHAPITRE II.

## Règles pour l'application des amendes.

## ARTICLE 104.

Le maximum de l'amende peut être double en cas de récidive.

Il y a récidive pour les capitaines des bâtiments de mer, lorsque les deux contraventions sont commises sans que le bâtiment ait quitté le Danube dans l'intervalle.

Pour les patrons d'allège et les pilotes, il y a récidive, lorsque la même contravention se renouvelle dans l'espace d'une année.

## ARTICLE 105.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

## ARTICLE 106.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

## ARTICLE 107.

Les Capitaines sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

## ARTICLE 108.

L'inspecteur-Général de la navigation et le Capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises,



ложения, послѣдовавшія въ предѣлахъ ихъ вѣдомства и они рѣшаютъ въ первой инстанціи наложеніе опредѣленныхъ за нарушенія штрафовъ.

Если нарушеніе совершено при плаваніи внизъ, то рѣшеніе Главнаго Инспектора судоходства или Капитана надъ Сулинскомъ портомъ сообщается въ Сулину, въ Канцелярію Консульства или мѣстнаго начальства, подвѣдомъ которому обвиненный; если же нарушеніе послѣдовало во время плаванія вверхъ, рѣшеніе сообщается тому же начальству въ портъ, куда судно назначено; рѣшеніе можетъ также быть объявляемо лично виновному.

#### Статья 109.

Часть суммы, образовавшейся изъ штрафовъ до стартеронцевъ въ годъ, отчисляется въ пользу вспомогательной кассы, учрежденной для нуждающихся лодчановъ, остальная же часть поступаетъ въ кассу судоходныхъ пошлинъ для употребленія на содержаніе учрежденнаго въ Сулинѣ морскаго госпиталя.

#### Статья 110.

Апелляція на рѣшительный приговоръ можетъ быть подаваема въ трехмѣсячный срокъ со дня объявленія онаго или въ Европейскую Коммисію, или въ смѣшанный судъ, буде таковой будетъ учрежденъ въ Сулинѣ.

Въ случаѣ подачи апелляціи штрафъ долженъ быть внесенъ въ Судоходную кассу и храниться въ оной до окончательнаго рѣшенія дѣла.

Рѣшеніе, послѣдовавшее по апелляціи, есть окончательное и не подлежитъ никакому дальнѣйшему обжалованію.

Апелляція не принимается по истеченіи трехмѣсячнаго срока со дня объявленія рѣшенія, и штрафъ за тѣмъ обращается окончательно въ пользу Судоходной кассы.

#### Статья 111.

Сіе Положеніе войдетъ въ дѣйствіе по ратификаціи Международнаго Акта, къ которому оно служитъ приложеніемъ, и со дня, который будетъ для сего назначенъ новою по сему предмету публикаціею Европейской Коммисіи.

Съ того же дня прекратится дѣйствіе временныхъ правилъ для судоходства и полиціи отъ 21 Ноября 1864.

#### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ ПОСТАНОВЛЕНІЕ.

#### Статья 112.

Сіе Положеніе, служащее приложеніемъ къ Международному акту, отъ сего числа, можетъ быть измѣняемо въ случаѣ надобности, Европейскою Коммисіею или тою Международною Властью, которая заступитъ ея мѣсто, въ силу статьи 17-й Парижскаго Трактата.

Учинено въ Галацѣ втораго Ноября тысяча восемьсотъ шестьдесятъ пятаго года.

(Подп.) Оффенбергъ.

А. фонъ-Кремеръ.

А. Энгельгардтъ.

И. Стоксъ.

Страмбіо.

Сень-Пьеръ.

Ахметъ-Рассимъ.

dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent Règlement, et prononcent en première instance l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite à Soulina, en la chancellerie de l'Autorité consulaire ou locale, de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente; elle est faite à la même Autorité dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte; elle peut de même être faite valablement à la personne.

#### ART. 109.

Le montant des amendes est affecté, jusqu'à concurrence d'une somme de cent ducats par an, à la dotation du fond d'assistance créé en faveur des pilotes nécessiteux; le surplus est versé dans la caisse des droits de navigation pour être affecté à l'entretien de l'hôpital de la marine établi à Soulina.

#### ART. 110.

L'appel contre les jugemens en condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, soit devant la Commission Européenne; soit devant le tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à Soulina.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné à la caisse de navigation et y demeure déposé jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur l'appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la caisse de navigation.

#### ART. 111.

Le présent règlement entrera en vigueur après la ratification de l'Acte public auquel il est annexé, et au jour fixé par une publication spéciale faite dans ce but par la Commission Européenne.

Le règlement provisoire de navigation et de police du 21 Novembre 1864 cessera d'avoir force de loi à partir du même jour.

#### DISPOSITIONS FINALES.

#### ART. 112.

Le présent règlement, annexé à l'Acte public en date de ce jour, pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission Européenne ou par l'Autorité internationale qui lui sera substituée en vertu de l'Article 17 du Traité de Paris.

Fait à Galatz, le deux Novembre mil huit cent soixante cinq.

(signé) d'Offenberg.

A de Kremer.

A. de Engelhardt.

I. Stokes.

Strambio.

Saint-Pierre.

Ahmet-Rassim.



## Приложение В.

## ТАРИФЪ

## ПОШЛИНЪ ВЗИМАЕМЫХЪ СЪ СУДОВЪ ВЪ

## УСТЬЕ ДУНАЯ.

## Введение.

Европейская Дунайская Коммиссія, принимая въ соображеніе 16-ю статью Парижскаго Трактата 30-го Марта 1856 г., которую постановлено, что расходы на работы, производимыя для очистки устья рѣки Дуная и прилегающихъ частей моря отъ препятствій затрудняющихъ путь, также на устройство заведеній, имѣющихъ предметомъ обезопасить и облегчить судоходство, должны быть покрываемы посредствомъ взиманія опредѣленныхъ пошлинъ, установленныхъ Коммиссіею; и установленный въ слѣдствіе того временной тарифъ 25-го Іюля 1860 г. и пересмотрѣнный тарифъ 7-го Марта 1863.

Имѣя въ виду, что работы предпринятые въ Сулинскомъ гирлѣ, окончены и что, въ слѣдствіе углубленія ими русла, устранены препятствія, которыя встрѣчали суда въ этомъ мѣстѣ;

Что работами, произведенными въ руслѣ рѣки для выпрямленія и расчистки онаго, устройствомъ маяка при устьѣ С.-Георгія, улучшеніями сдѣланными въ упоминаемыхъ въ Трактатѣ зданіяхъ, устройство въ Сулинѣ Морскаго госпиталю, въ которомъ безвозмездно принимаются больные или потерпѣвшіе кораблекрушеніе моряки, также доставлены судоходству значительныя удобства;

Что при такихъ обстоятельствахъ для покрытія какъ суммъ, употребленныхъ на работы, такъ и издержки, которые могутъ потребоваться для поддержанія сооружений и въ случаѣ надобности, для расширенія оныхъ, а также на содержаніе помѣнутыхъ заведеній, необходимо замѣнить временныя постановленія нынѣ дѣйствующаго тарифа, постановленіями постоянными;

Что опытомъ доказано, что для судоходства удобнѣе, чтобы сборы, взимаемые на работы для улучшенія фарватера, были соединены въ одну опредѣленную пошлину съ пошлинами маячными и лоцманскими;

Устанавливаетъ тарифъ нижеслѣдующаго содержанія:

## Статья 1.

Каждое парусное судно, поднимающее болѣе 30 тоннъ, выходящее изъ Сулинскаго порта для отправленія въ море и имѣющее, по деклараціи, болѣе одной трети полного своего груза, должно платить съ каждой тонны своей вмѣстимости неизмѣнную судоходную пошлину, которой размѣръ опредѣляется ниже сего, по соображенію полной вмѣстимости судна и глубины фарватера въ устьѣ Сулинскаго гирла.

Суда, поднимавшіяся вверхъ по рѣкѣ для принятія своего груза въ какомъ либо внутреннемъ портѣ, должны платить пошлины, опредѣленные въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Суда поднимающія.	Размѣръ пошлинъ съ тонны при глубинѣ воды въ устьѣ.													
	менѣ 10 футовъ.		не менѣ 10 и не болѣе 11 футовъ.		болѣе 11 до 12 фу- товъ.		болѣе 12 до 13 фу- товъ.		болѣе 13 до 14 фу- товъ.		болѣе 14 до 15 фу- товъ.		болѣе 15 до 16 фу- товъ.	
	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.
Болѣе 30 и менѣ 100 тоннъ . . . . .	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80
Не менѣ 100 тоннъ и не болѣе 150 тоннъ . . . .	1	05	1	55	2	05	2	05	2	05	2	05	2	05
Болѣе 150, но не свыше 200 тоннъ . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	55	2	55	2	55
Болѣе 200, но не свыше 250 тоннъ . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	2	80	2	80
Болѣе 250, но не свыше 300 тоннъ . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	05
Болѣе 300 тоннъ.	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	30



## T A R I F

## DES DROITS DE NAVIGATION À PRÉLEVER À L'EMBOUCHURE DU DANUBE.

## Préambule.

La Commission Européenne du Danube, vu l'article 16 du Traité de Paris, du 30 Mars 1856, portant que les frais des travaux exécutés pour dégager les embouchures du Danube et les parties de la mer y avoisinantes des obstacles qui les obstruent, et ceux des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation seront couverts au moyen du prélèvement de droits fixes arrêtés par la Commission; vu le tarif provisoire arrêté, en conséquence, le 25 Juillet 1860, et le tarif révisé en date du 7 Mars 1863.

Attendu que les travaux entrepris à l'embouchure de Soulina sont arrivés à leur terme; que, par suite de l'augmentation de profondeur qui en a été le résultat, les obstacles que les bâtiments rencontraient sur ce point ont été écartés;

Que les travaux de correction et de curage exécutés, dans le cours du fleuve, la construction d'un phare à l'embouchure de St. Georges, les améliorations introduites dans les établissements dont parle le Traité, la création d'un hôpital de la marine à Soulina, dans lequel les marins malades ou naufragés sont admis; gratuitement, assurent également à la navigation des avantages considérables;

Que, dans cet état des choses et afin de pourvoir tant à l'amortissement des sommes consacrées aux travaux qu'aux frais que pourront entraîner leur conservation et leur développement éventuel, ainsi que l'entretien des établissements susdits, il y a lieu de faire succéder un régime définitif aux dispositions provisoires du tarif actuellement en vigueur:

Que l'expérience a démontré qu'il y a avantage pour la navigation à ce que les taxes imposées à raison des travaux d'amélioration soient confondues en un seul droit fixe avec les taxes acquittées pour les phares et le pilotage.

Arrête le tarif dont la teneur suit:

## ARTICLE 1.

Tout bâtiment à voiles jaugeant plus de trente tonneaux, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, et qui aura, d'après son manifeste, plus du tiers de sa charge pleine, paiera, par tonneau de jauge, un droit fixe de navigation dont le montant sera déterminé ci-après à raison du tonnage total du bâtiment et de la profondeur de la passe à l'embouchure du bras de Soulina.

Les bâtiments, qui auront remonté le fleuve pour prendre leur cargaison dans un port de l'intérieur, paieront les droits déterminés par le tableau qui suit:

Bâtiments.	Montant des droits à payer par tonneau avec une profondeur à l'embouchure.													
	de moins de 10 pieds.		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus.		de plus de 11 pieds à 12 pieds.		de plus de 12 pieds à 13 pieds.		de plus de 13 pieds à 14 pieds.		de plus de 14 pieds à 15 pieds.		de plus de 15 pieds.	
	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.
De plus de 30 et de moins de 100 tonneaux . . . . .	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80
D'un tonnage de 100 tonneaux au moins et de 150 tonneaux au plus . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	05	2	05	2	05	2	05
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	55	2	55	2	55
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	2	80	2	80
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	05
De plus de 300 tonneaux . . . . .	1	05	1	55	2	05	2	55	2	80	3	05	3	30



Суда, принимающія грузъ въ Сулинскомъ портѣ, не поднимаясь по рѣкѣ выше этого порта, будутъ оплачивать только пошлины опредѣленныя въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Суда поднимающія.	Размѣръ пошлинъ, платимыхъ съ тонну при глубинѣ воды въ устьѣ.													
	менѣе 10 футовъ.		не менѣе 10 и не болѣе 11 футовъ.		болѣе 11 до 12 футовъ.		болѣе 12 до 13 футовъ.		болѣе 13 до 14 футовъ.		болѣе 14 до 15 футовъ.		болѣе 15 футовъ.	
	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.	Ф.	С.
Болѣе 30 и не менѣе 100 тоннъ	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
Не менѣе 100 и не болѣе 150 тоннъ	—	90	1	30	1	80	1	80	1	80	1	80	1	80
Болѣе 150, но не свыше 200 тоннъ	—	90	1	30	1	80	2	15	2	15	2	15	2	15
Болѣе 200, но не свыше 250 тоннъ	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	35	2	35
Болѣе 250, но не свыше 300 тоннъ	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	55
Болѣе 300 тоннъ	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	80
Суда въ 300 тоннъ и болѣе, которыя, по случаю недостаточной глубины фарватера, не могли принять въ портѣ всего своего груза.	—	90	1	30	1	50	1	70	1	80	1	90	2	—

#### Статья 2.

Пароходы, принадлежащіе какому либо общественному учрежденію, специально назначенные для перевозки пассажировъ и производящіе срочные рейсы по составленному за ранѣе росписанію, будутъ платить при выходѣ изъ рѣки опредѣленную пошлину въ 60 сантимовъ съ тонны вмѣстимости, безъ разбору, имѣеть ли онъ полный или неполный грузъ.

Эта пошлина будетъ рассчитываться съ чистой вмѣстимости судна, показанной въ судовыхъ бумагахъ, т. е. за вычетомъ изъ всей цифры вмѣстимости вѣса машины и топлива.

Если въ корабельныхъ бумагахъ не показано число тоннъ, причитающееся на движителя, то изъ всей цифры вмѣстимости будетъ вычитаться въ колесныхъ пароходахъ 37%, а въ винтовыхъ 32%; вычетъ этотъ будетъ производиться по предварительномъ переложеніи вмѣстимости судна, на англійскія регистровыя тонны, каковое переложение будетъ дѣлаться согласно постановленному ниже въ статьѣ 14-й.

Эти судна освобождаются отъ платежа всякой пошлины при входѣ въ рѣку.

#### Статья 3.

Со всѣхъ торговыхъ пароходовъ, за исключеніемъ упомянутыхъ въ предыдущей статьѣ, будутъ взиматься такія же постоянныя пошлины какъ и съ парусныхъ судовъ, только съ вычетомъ вѣса машины и топлива; каковой вычетъ будетъ производиться изъ общей цифры вмѣстимости по правиламъ, установленнымъ въ предыдущей статьѣ.

Размѣръ постоянной пошлины, которую эти суда должны будутъ оплачивать съ каждой тонны своей вмѣстимости, будетъ опредѣляться, сообразно вышеприведеннымъ таблицамъ, смотря потому поднимались ли они или не поднимались по рѣкѣ выше Сулинскаго порта и за вычетомъ, предоставленнымъ имъ въ первомъ пунктѣ настоящей статьи.

Пароходы, не входящіе въ категорію опредѣленную 2-ю статьею и совершающіе плаваніе по Дунаю, въ оба конца, болѣе двухъ разъ въ продолженіе одного и того же года, будутъ пользоваться скидкой въ сорокъ процентовъ со входныхъ и выходныхъ пошлинъ въ каждую изъ восьми путинъ ими совершаемыхъ, послѣ двухъ первыхъ до истеченія года; если же число рейсовъ въ году будетъ свыше десяти, то въ каждый рейсъ того же года послѣ десятаго будетъ скидываться съ пошлинъ шестьдесятъ процентовъ.

Не будетъ причисляться къ числу путинъ требующемуся отъ пароходовъ для того, чтобы они могли пользоваться сказанною скидкой пошлинъ тѣ рейсы, которые они совершаютъ, какъ при входѣ въ рѣку, такъ и при выходѣ изъ нея, имѣя менѣе одной трети полного груза.

#### Статья 4.

Купеческіе парусные суда и пароходы, кромѣ поименованныхъ во 2-й статьѣ, входящіе въ Сулинскій портъ прибывъ съ моря, и имѣющіе по своей грузовой деклараціи болѣе одной трети полного груза, будутъ оплачивать за входъ въ рѣку одну четверть пошлины, которою они обложены 1-ю и 3-ю статьями при выходѣ.

Пошлина за входъ въ рѣку будетъ оплачиваться судами только при обратномъ выходѣ ихъ изъ оной. Сказанныхъ судовъ будетъ взиматься за входъ полная пошлина, опредѣленная въ статьяхъ 1-й и 3-й, когда они будутъ затѣмъ выходить изъ рѣки, имѣя менѣе одной трети груза.

#### Статья 5.

Лихтера, нанимаемые для прохода въ устьѣ Сулины судами заплатившими пошлины, установленныя предъ-



Les bâtiments, qui recevront leur cargaison dans le port de Soulina sans remonter le fleuve au delà du dit port, ne paieront que les droits déterminés par le tableau qui suit:

Bâtiments.	Montant des droits à payer par tonneau avec une profondeur à l'embouchure.													
	de moins de 10 pieds.		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus.		de plus de 11 pieds à 12 pieds.		de plus de 12 pieds à 13 pieds.		de plus de 13 pieds à 14 pieds.		de plus de 14 pieds à 15 pieds.		de plus de 15 pieds.	
	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.	F.-cs.	C.
De plus de 30 et de moins de 100 tonneaux . . . . .	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50	—	50
De 100 tonneaux au moins et de 150 tonneaux au plus . . . . .	—	90	1	30	1	80	1	80	1	80	1	80	1	80
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . . . . .	—	90	1	30	1	80	2	15	2	15	2	15	2	15
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . . . . .	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	35	2	35
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . . . . .	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	55
De plus de 300 tonneaux . . . . .	—	90	1	30	1	80	2	15	2	35	2	55	2	80
Bâtiments de 300 tonneaux au plus qui par suite d'une insuffisance de profondeur dans la passe, ne pourront pas recevoir dans le port la totalité de leur cargaison. . . . .	—	90	1	30	1	50	1	70	1	80	1	90	2	—

## ARTICLE 2.

Les bâtiments à vapeur appartenant à une entreprise publique, spécialement affecté au transport des Passagers et effectuant des voyages périodiques d'après un programme arrêté d'avance, paieront, à la sortie du fleuve, un droit fixe de soixante centimes par tonneau de jauge, sans qu'il soit tenu compte de la charge pleine ou partielle.

Ce droit sera calculé sur le tonnage net du bâtiment tel qu'il sera indiqué par les papiers de bord, c'est à dire après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux afférent au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il sera déduit, sur le tonnage total, 37% pour les bâtiments à aubes, et 32% pour les bâtiments à hélice; la déduction sera opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonneaux de registre anglais, affectuée conformément aux dispositions de l'article 14 ci-après.

Ces bâtiments seront affranchis de tout droit à leur entrée dans le fleuve.

## ARTICLE 3.

Tous bâtiments à vapeur de commerce, autres que ceux désignés dans l'article précédent, seront assujettis aux mêmes droits que les bâtiments à voiles, sauf la déduction du poids de la machine et du combustible, qui sera également effectuée sur leur tonnage total d'après les bases établies dans l'article précédent.

Le montant du droit fixe que ces bâtiments auront à acquitter par tonneau de jauge, sera déterminé, conformément aux tableaux ci-dessus, suivant qu'ils auront ou non remonté le fleuve en amont du port de Soulina, et après la déduction qui leur est assurée par le premier alinéa du présent article.

Les bâtiments à vapeur qui ne rentreront pas dans la catégorie déterminée par l'article 2 ci-dessus, et qui feront le voyage du Danube, aller et retour compris, plus de deux fois dans le courant de la même année, jouiront d'une réduction de quarante pour cent sur le montant des taxes d'entrée et de sortie, pour chacun des huit voyages qu'ils effectueront, après les deux premiers, avant la fin de l'année, et si le nombre des voyages annuels s'élève au dessus de dix, la réduction sera de soixante pour cent pour chacun des voyages de l'année qui suivront le dixième.

Ne seront pas comptés au nombre des voyages nécessaires, pour assurer aux bâtiments à vapeur le bénéfice de cette réduction de taxes, ceux qu'ils auront effectués, tant à l'entrée qu'à la sortie, avec moins du tiers de leur chargement.

## ARTICLE 4.

Les bâtiments à voiles et les bâtiments à vapeur de commerce, autres que ceux désignés sous l'article 2, qui entreront dans le port de Soulina en venant de la mer, et qui auront, d'après leur manifeste, plus du tiers de leur charge, paieront pour l'entrée dans le fleuve, le quart de la taxe qui leur est imposée pour la sortie, par les articles 1 et 3 ci-dessus.

La taxe pour l'entrée ne sera payée par les bâtiments qu'au moment où ils ressortiront du fleuve. Les dits bâtiments paieront, pour l'entrée, le montant intégral de la taxe fixée par les articles 1 et 3, s'ils ressortent du fleuve avec moins du tiers de leur charge.

## ARTICLE 5.

Les allèges nolisées pour le passage de l'embouchure de Soulina par les bâtiments qui auront acquitté les droits



идущими статьями, будутъ оплачивать за каждую совершенную путину съ полнымъ или съ неполнымъ грузомъ только пошлину, ниже сего назначенную, а именно:

Лихтера поднимающіе отъ 10 до 50 тоннъ 6 фр.  
Поднимающіе болѣе 50 тоннъ, но не свыше 100 тоннъ . . . . . 8 фр.  
Поднимающіе болѣе 100 тоннъ . . . . . 12 фр.

#### Статья 6.

Суда, лежащія на якорѣ на Сулинскомъ рейдѣ, для нагрузки или выгрузки, посредствомъ лихтеровъ, всего или части своего груза, но не входящія въ портъ, не подлежатъ оплатѣ пошлинъ, установленныхъ выше въ статьяхъ 1, 3 и 4. Они будутъ оплачивать, для участія въ издержкахъ на учрежденія, отъ которыхъ они получаютъ пользу, только однообразную пошлину въ сто франковъ съ каждого судна.

Тѣ изъ сказанныхъ судовъ, которыя хотя и входили въ портъ, но не производили въ немъ никакой такого рода торговой операции, которая обязывала бы ихъ къ уплатѣ пошлинъ, опредѣленныхъ выше въ статьяхъ 1, 3 и 4, будутъ оплачивать, сверхъ опредѣленной въ предыдущемъ пунктѣ неизмѣнной пошлины въ сто франковъ, еще пошлину въ 50 сантимовъ съ тонны въ маячный и лоцманскій сборъ. Эта пошлина будетъ взимаема только однажды, при выходѣ изъ порта.

Лихтера, нанимаемые для перевозки чрезъ устье груза судовъ, не оплатившихъ никакихъ другихъ пошлинъ, кромѣ установленныхъ настоящею статьею, будутъ оплачивать, за каждый проѣздъ чрезъ устье съ полнымъ или неполнымъ грузомъ, неизмѣнную пошлину въ одинъ франкъ съ каждой тонны полного груза.

Лихтера, употребляемые для выгрузки баласта, освобождаются отъ всякой пошлины.

Пошлины въ 50 сантимовъ и въ 1 франкъ съ тонны, которыми настоящею статьею обложены морскія суда и лихтера, будутъ рассчитываться для пароходовъ съ чистой ихъ вмѣстимости, сообразно правиламъ установленнымъ въ статьѣ 2-й.

#### Статья 7.

Плоты и лѣсные гонки, размѣрами не превышающіе 100 англійскихъ футовъ въ длину и 40 фут. въ ширину, спускавшіеся по Сулинскому гирлу на буксирѣ, будутъ платить при выходѣ изъ устья неизмѣнную пошлину въ 100 фр.

Со всѣхъ плотовъ и лѣсныхъ гонокъ, спускавшихся по Сулинскому гирлу не на буксирѣ, а также съ тѣхъ, которые размѣрами превосходятъ 100 англ. футовъ въ длину или 40 фут. въ ширину, будутъ взыматься пошлины въ триста франковъ.

#### Статья 8.

Военныя суда освобождены отъ всякой пошлины, какъ при входѣ въ Сулинское устье, такъ и при выходѣ изъ оного.

Равнымъ образомъ освобождены отъ пошлинъ буксирныя суда, когда они не употребляются вмѣсто лихтеровъ для перевозки части груза буксируемыхъ ими судовъ.

#### Статья 9.

Суда, поднимающія болѣе 60 тоннъ, входящія въ Сулинскій портъ и обратно выходящія изъ оного, имѣя менѣе одной трети полного своего груза, и по этому случаю освобожденные отъ пошлинъ, установленныхъ выше въ статьяхъ 1, 3 и 4, будутъ оплачивать при выходѣ пошлину въ 50 сант. съ тонны въ маячный и лоцманскій сборъ.

Туже пошлину будутъ оплачивать морскія суда, случайно употребляемыя вмѣсто лихтеровъ, независимо отъ

ѣтаблиш par les articles précédents, ne paieront, pour chaque passage effectué avec une charge complète ou partielle, que la taxe fixée ci-après, savoir:

Les allèges d'une portée de dix à cinquante tonneaux, six francs. Celles d'une portée de plus de cinquante tonneaux et ne dépassant pas cent tonneaux, huit francs. Et celles d'une portée de plus de 100 ton., douze francs.

#### ARTICLE 6.

Les bâtimens qui resteront mouillés sur la rade de Soulina, pour y charger ou décharger, au moyen des allèges, tout ou partie de leur cargaison, sans entrer dans le port, ne seront pas assujettis aux droits établis par les articles 1, 3 ou 4 ci-dessus; ils ne paieront qu'une taxe uniforme de cent francs par bâtiment, pour contribuer aux dépenses des établissemens dont ils profitent.

Ceux des dits bâtimens qui seront entrés dans le port, mais sans y faire aucune opération de commerce qui serait de nature à les assujettir au paiement des taxes établies par les articles 1, 3 ou 4 ci-dessus, acquitteront, en sus du droit fixe de cent francs établi par l'alinéa précédent, une taxe de cinquante centimes par tonneau pour droit de phare et de pilotage. Cette taxe ne sera perçue qu'une fois, à la sortie du port.

Les allèges nolisées pour transporter à travers l'embouchure la cargaison des bâtimens qui n'auront acquitté d'autres droits que ceux établis par le présent article, paieront pour chaque passage de l'embouchure, avec une charge complète ou partielle, un droit fixe d'un franc par tonneau sur leur tonnage total.

Les allèges employées au débarquement du lest seront affranchies de toute taxe.

Les droits de cinquante centimes, et d'un franc par tonneau, respectivement imposés par le présent article aux bâtimens de mer et aux allèges, seront calculés, pour les bateaux à vapeur, sur le tonnage net, conformément aux règles établies par l'article 2.

#### ARTICLE 7.

Les radeaux et trains de bois, dont les dimensions ne dépasseront pas cent pieds anglais en longueur, et quarante pieds en largeur, et qui auront été remorqués en descendant le bras de Soulina, paieront, à la sortie de l'embouchure, un droit fixe de cent francs.

Le droit sera de trois cent francs pour tous les radeaux et trains de bois qui n'auront point été remorqués à la descente du bras de Soulina, et pour ceux dont les dimensions excéderont cent pieds anglais en longueur ou quarante pieds en largeur.

#### ARTICLE 8.

Les bâtimens de guerre sont affranchis de toute taxe tant à l'entrée qu'à la sortie de l'embouchure de Soulina.

Il en est de même pour les remorqueurs lorsqu'ils ne sont pas employés à transporter, comme allèges, une partie de la cargaison des bâtimens remorqués.

#### ARTICLE 9.

Les batiments de plus de soixante tonneaux qui entreront dans le port de Soulina et qui en ressortiront avec moins du tiers de leur charge, et qui seront affranchis, en conséquence, des droits établis par les Articles 1, 3 et 4 ci-dessus, acquitteront à la sortie une taxe de cinquante centimes par tonneau, pour droits de phare et de pilotage.

La même taxe sera acquittée par les bâtimens de mer faisant exceptionnellement service d'allège, et ce, outre



пошлины въ одинъ франкъ съ тонны, опредѣленной выше въ третьемъ пунктѣ статьи 6.

Морскія суда или лихтера, приходящіе въ Сулинскій портъ для укрытія отъ непогоды, также приходящіе для исправленія понесенныхъ ими поврежденій, и тѣ, которые, въ слѣдствіе какаго бы то ни было несчастнаго случая, принуждены укрыться въ портъ и не въ состояніи будутъ продолжать морскаго плаванія, будутъ освобождены отъ всякой пошлины, если только выйдутъ обратно въ море не производя никакой торговой операціи.

#### Статья 10.

Всѣ безъ изыятія, какъ парусныя суда, такъ и пароходы, идущіе съ моря, имѣя болѣе одной трети полного своего груза и ходящіе въ Сулинскій портъ для выгрузки только нѣкоторой части своего груза, а затѣмъ выходящіе обратно въ море для продолженія плаванія къ другому порту, будутъ съ каждой тонны своей вмѣстимости, подлежащей оплатѣ пошлинъ, платить неизмѣнную пошлину въ два франка, когда глубина устья превосходитъ 15 англійскихъ футовъ; когда же глубина только въ 15 футовъ или менѣе, тогда эта пошлина будетъ уменьшаться въ пропорціи, опредѣленной въ 1-й статьѣ настоящаго тарифа, для судовъ поднимающихъ болѣе 300 тоннъ, которыя не идутъ вверхъ по рѣкѣ и которымъ недостаточная глубина прохода не позволяетъ нагрузиться внутри Сулинскаго порта полнымъ грузомъ.

Эта неизмѣнная пошлина будетъ взыматься съ одной трети подлежащей оплатѣ пошлинъ вмѣстимости судна, когда количество выгруженныхъ въ Сулинѣ товаровъ не будетъ превышать одной трети полной подлежащей оплатѣ пошлинъ вмѣстимости его; и съ двухъ третей вмѣстимости, когда выгруженное количество будетъ болѣе одной трети, но не будетъ превышать двухъ третей вмѣстимости.

Когда же оно превышаетъ двѣ трети, тогда пошлины будутъ взыматься на основаніяхъ, изложенныхъ въ статьяхъ 1 и 3.

Если судно выгрузившее въ Сулинѣ, въ усмотрѣнномъ настоящей статьєю случаѣ, менѣе двухъ третей своего груза, приметъ затѣмъ товары въ этомъ же портѣ, то оно будетъ оплачивать, сверхъ пошлины съ него слѣдующей по случаю выгрузки, еще одну четверть той же пошлины, которая будетъ взыматься съ одной трети или съ двухъ третей подлежащей оплатѣ пошлинъ вмѣстимости его, смотря по тому, будетъ ли принятое имъ количество товаровъ не свыше одной трети или же больше одной трети, но не свыше двухъ третей вмѣстимости судна.

#### Статья 11.

Установленные предыдущими статьями пошлины заключаютъ въ себѣ:

Пошлину, которою облагаются суда для покрытія издержекъ на сооруженіе и другія улучшенія, произведенныя Европейскою Коммиссією.

Сборы, въ настоящее время существующіе на содержаніе маяковъ, составляющихъ систему освѣщенія устья Дуная.

Сборы, назначенные на покрытіе и издержекъ требующихся на содержаніе лоцманской части въ Сулинскомъ проходѣ, а также издержекъ на другія учрежденія, устроенныя въ видахъ удобства судоходства.

Независимо отъ этихъ пошлинъ съ судовъ не будетъ взыматься никакихъ другихъ пошлинъ или сборовъ, кромѣ платы рѣчнымъ лоцманамъ, которую они должны оплачивать при спускѣ согласно нижеслѣдующей статьѣ.

#### Статья 12.

Парусныя суда поднимающія болѣе 60 тоннъ, поднявшіяся по рѣкѣ выше Сулинскаго порта, а также плоты и дѣсныя гонки, будутъ платить при выходѣ изъ

ле droit d'un franc par tonneau imposé par l'alinéa trois de l'article 6 ci-dessus.

Les bâtimens de mer ou allèges qui chercheront abri dans le port de Soulina contre le mauvais temps, ceux qui viendront y relâcher pour réparer leurs avaries, et ceux qui, par suite d'un accident quelconque, seront obligés de se réfugier dans le port, et se trouveront empêchés de continuer leur voyage de mer, seront affranchis de tout droit, pourvu qu'ils reprennent la mer sans faire aucune opération de commerce.

#### ARTICLE 10.

Les bâtimens, tant à voiles qu'à vapeur, sans aucune exception, venant de la mer avec plus du tiers de leur charge, qui entreront dans le port de Soulina pour y décharger une partie seulement de leur cargaison, et qui reprendront la mer pour continuer leur voyage vers un autre port, acquitteront, par tonneau de jauge imposable, un droit fixe de deux francs, lorsque la profondeur de l'embouchure excédera quinze pieds anglais; si la profondeur est de quinze pieds seulement, ou au dessous, ce droit fixe décroitra dans la proportion établie par l'article 1-ier du présent tarif, pour les bâtimens de plus de 300 tonneaux qui ne remontent pas le fleuve et auxquels l'insuffisance de la profondeur dans la passe ne permet pas de recevoir, dans l'intérieur du port de Soulina, la totalité de leur cargaison.

Ce droit fixe sera perçu sur le tiers du tonnage imposable, si la quantité de marchandises débarquée à Soulina n'excède pas le tiers de la portée totale et imposable du bâtiment; il sera perçu sur les deux tiers du tonnage, si la quantité débarquée est de plus du tiers et n'excède pas les deux tiers de la portée.

Si elle excède les deux tiers, les droits seront exigibles sur la base des articles 1 et 3 ci-dessus.

Si le bâtiment qui a déchargé à Soulina, dans le cas prévu par le présent article, moins des deux tiers de sa charge, prend des marchandises dans ce port, il acquittera, en sus de la taxe exigible, à raison du déchargement, le quart de cette taxe qui sera perçu sur le tiers ou sur les deux tiers de son tonnage imposable, suivant que la quantité de marchandises embarquée sera restreinte dans les limites du tiers ou de deux tiers de la portée du bâtiment.

#### ARTICLE 11.

Les droits établis par les articles précédents comprendront:

La taxe imposée aux bâtimens pour couvrir les dépenses des travaux et autres améliorations effectuées par la Commission Européenne.

Les droits actuellement en vigueur pour l'entretien des phares composant le système d'éclairage des bouches du Danube.

Les droits destinés à couvrir les dépenses occasionnées par le service du pilotage dans la passe de Soulina, et celles des autres établissemens institués en vue de faciliter la navigation.

Indépendamment de ces droits, les bâtimens ne seront assujettis à aucune autre taxe ou redevance quelconque, sauf le salaire des pilotes du fleuve, qu'ils acquitteront, pour la descente conformément à l'article ci-après.

#### ARTICLE 12.

Les bâtimens à voiles de plus de soixante tonneaux, qui auront remonté le fleuve en amont du port de Soulina, ainsi que les radeaux ou trains de bois, acquitteront à la



рѣки за лоцманскій проводъ, обязательную при спускѣ неизмѣнную пошлину, опредѣляемую слѣдующимъ образомъ:

За проводъ отъ Галаца, или инаго порта, находящагося выше этого мѣста, въ Сулину, 120 франковъ.

За проводъ отъ Рени или отъ Измаила въ Сулину, 100 франковъ;

И за проводъ отъ Тульчи въ Сулину 72 франка.

Эта пошлина будетъ уменьшена на половину для пароходовъ.

Пароходы, о которыхъ упоминается выше въ статьѣ 2-й могутъ быть освобождены отъ этой пошлины, если только имѣющіеся на нихъ лоцманъ снабженъ лоцманскимъ свидѣтельствомъ втораго разряда.

Что же касается лоцманскаго провода судовъ при слѣдованіи по рѣкѣ вверхъ, который совершенно представляется на ихъ усмотрѣніе, то причитающаяся за оный плата лоцману можетъ быть опредѣляема по взаимному соглашенію и должна быть ему выдаваема непосредственно отъ шкипера проводимаго судна.

#### Статья 13.

Пошлины должны быть вносимы чиновнику, которому поручено управленіе судоходною кассою Сулинскаго порта, и который будетъ выдавать въ оныхъ квитанціи.

Въ конторѣ сбора пошлинъ будетъ во всякое время вывѣшена таблица переложенія употребительныхъ на Нижнемъ Дунаѣ монетъ на франки.

Эта таблица будетъ въ опредѣленные сроки пересматриваться.

Пошлины, противъ слѣдуемости или правильности расчета коихъ объявленъ споръ плательщиками, должны быть вносимы въ судоходную кассу на храненіе.

Требованіе о возвратѣ сполна или части заплоченныхъ пошлинъ должны быть представляемы въ Европейскую Коммиссію или той Международной власти, которая заступитъ ея мѣсто; они должны быть заявляемы письменно въ теченіе трехъ мѣсяцевъ по уплатѣ пошлинъ или взносѣ ихъ на храненіе, подъ опасеніемъ въ противномъ случаѣ, лишенія права на таковое требованіе.

#### Статья 14.

Подъ названіемъ тонны вмѣстимости будетъ разумѣться англійская регистрованная тонна.

Вмѣстимость судна будетъ опредѣляться по его корабельнымъ документамъ.

Переложеніе тоннъ, употребительныхъ въ разныхъ государствахъ на англійскую мѣру, будетъ производиться на основаніи таблицы, приложенной къ настоящему тарифу.

#### Статья 15.

Суда, вошедшія въ Дунай безъ документовъ показывающихъ ихъ вмѣстимость, будутъ подвергаться, единственно съ цѣлью опредѣленія количества судоходныхъ пошлинъ слѣдующаго съ нихъ по настоящему тарифу, приблизительному вычисленію, чрезъ двухъ экспертовъ, подъ наблюденіемъ Капитана надъ портомъ и при участіи подлежащей Консульской власти; чиновнику, завѣдующему судоходною кассою предоставляется лично при этомъ присутствовать или же послать вмѣсто себя уполномоченное лицо.

Такимъ же образомъ будетъ поступаемо въ тѣхъ случаяхъ, когда показанная въ корабельныхъ документахъ вмѣстимость будетъ явно невѣрна, или въ случаѣ споровъ относительно вычисленія количества груза судна въ случаяхъ, усмотрѣнныхъ выше въ статьяхъ 1 и 4.

Измѣреніе вмѣстимости судна, за неизмѣнимъ корабельныхъ документовъ, будетъ производиться на счетъ подвергнушагося оному судна; а также въ тѣхъ случаяхъ когда при повѣркѣ чрезъ экспертовъ, будетъ обнаруженъ излишекъ болѣе чѣмъ въ 5 тоннъ противъ вмѣстимости,

sortie du fleuve, pour le pilotage obligatoire de la descente, une taxe fixée ainsi qu'il suit:

Pour le trajet de Galatz, ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina 120 francs.

Pour le trajet de Réni et d'Ismail à Soulina, cent francs.

Et pour le trajet de Toulchea à Soulina 72 francs.

Cette taxe sera réduite de moitié pour les bateaux à vapeur.

Les bateaux à vapeur dont il est fait mention à l'article 2 ci-dessus, peuvent être affranchis de cette taxe, pourvu que le pilote du bord soit muni d'un brevet de pilote de seconde classe.

En ce qui concerne le pilotage à la remonte, qui est purement facultatif, le salaire dû au pilote peut être fixé de gré à gré, et il lui est payé directement par le Capitaine du bâtiment piloté.

#### ARTICLE 13.

Le montant des droits sera versé entre les mains de l'Agent-comptable préposé à la gestion de la Caisse de navigation du port de Soulina, lequel en délivrera quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage sur le bas-Danube, sera constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état sera révisé périodiquement.

Les droits dont l'exigibilité sera contestée ou la liquidation critiquée par les parties, seront versés à la Caisse de navigation à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés seront portées devant la Commission Européenne ou devant l'Autorité internationale qui la remplacera; elles devront être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

#### ARTICLE 14.

On comprendra par la dénomination de tonneau de jauge, le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bâtiments sera tiré des papiers de bord.

La réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, sera faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

#### ARTICLE 15.

Les bâtiments entrant dans le Danube, sans papiers indiquant leur tonnage, seront soumis, dans le but exclusif de fixer les droits de navigation qu'ils seront tenus d'acquitter conformément au présent tarif, à une évaluation approximative faite par deux experts, sous la direction du Capitaine du port et avec le concours de l'Autorité Consulaire compétente; l'Agent-comptable de la caisse de navigation aura la faculté d'assister à l'opération, soit en personne, soit par l'organe d'un délégué.

Il sera procédé de même, si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact, ou s'il y a contestation sur l'évaluation de la qualité du chargement d'un bâtiment dans le cas des articles 1 et 4 ci-dessus.

L'évaluation du tonnage, à défaut de papiers de bord, sera faite aux frais du bâtiment qui en sera l'objet; il en sera de même, si l'expertise constate un excédant de plus de cinq tonneaux sur la capacité indiquée par les papiers de bord, ou s'il est reconnu, contrairement à la déclaration



показанной въ корабельныхъ документахъ, или когда окажется, въ противность объявленію шкипера или судохозяина, что судно имѣетъ болѣе одной трети полного груза; въ противномъ же случаѣ издержки падутъ на мореходную кассу. Ни въ какомъ случаѣ на произведенное вычисленіе апелліаціи или жалобы не допускается.

#### Статья 16.

Глубины, соразмѣрно которымъ опредѣляются установленныя настоящимъ тарифомъ пошлины, будутъ измѣряться на Сулинскомъ барѣ, англійскими футами.

Измѣреніе глубины будетъ производиться подъ руководствомъ и подъ отвѣтственностью инженера, заведующаго работами по улучшенію устья, и получаемые результаты будутъ вывѣшиваться на стѣнѣ въ конторѣ судходной кассы и въ канцеляріи Капитана надъ портомъ. Когда по состоянію моря не возможно будетъ производить лоціи, тогда размѣръ слѣдующихъ ко взиманію пошлинъ будетъ опредѣляться указаніями послѣдней произведенной лоціи.

Не можетъ быть взимаемо съ судовъ никакой дополнительной платы на выходные пошлины, а равно, за исключеніемъ случая надлежащимъ порядкомъ удостовѣренной ошибки въ промѣрахъ, не можетъ быть требуемо отъ судходной кассы возврата, ни сполна, ни части пошлинъ по случаю разности, какъ бы она ни была велика, между глубиною устья во время выхода судна изъ онаго и тою глубиною, которая принята въ основаніе для расчета уплаченныхъ пошлинъ.

#### Статья 17.

Всякое судно, лѣсная гонка или плотъ, которые какимъ бы то ни было способомъ пытались бы уклониться вовсе или отчасти отъ платежа опредѣленной настоящимъ тарифомъ пошлины, будутъ подлежать взысканію, кромѣ пошлинъ, причитающихся съ нихъ, согласно предидущему, еще денежнаго штрафа, въ четверо противъ суммы этихъ пошлинъ.

Когда показаніе вмѣстимости судна въ корабельныхъ документахъ или же объявленіе относительно нагруженнаго или выгруженнаго въ Сулинѣ количества товаровъ, въ случаѣ указанномъ выше въ статьѣ 10-й, будутъ казаться лживыми, тогда можетъ быть произведена, порядкомъ, указаннымъ въ статьѣ 15-й, повѣрка вмѣстимости судна, или количества нагруженнаго или выгруженнаго товара, сравнительно съ полною вмѣстимостью.

Приговоръ о взысканіи денежнаго штрафа постановляется, въ первой инстанціи Капитаномъ надъ Сулинскимъ портомъ, и объявляется осужденному лично или же въ канцеляріи той Консульской или мѣстной властью, пребывающимъ въ Сулинѣ, которой онъ подвѣдомъ.

Апелліаціи на таковыя приговоры должны быть подаваемы въ Европейскую Коммиссію или той международной власти, которая будетъ заступать ея мѣсто. Она должна быть подана въ теченіе трехъ мѣсяцевъ съ объявленія, подъ опасеніемъ въ противномъ случаѣ, недействительности.

Порядокъ производства дѣла будетъ опредѣленъ въ послѣдствіи, особыми постановленіями. На приговоры, послѣдовавшіе по апелліаціи, никакой уже жалобы допускаться не будетъ.

Приговоры Капитана надъ портомъ о взысканіи штрафа подлежатъ исполненію, не взирая на подаваемую апелліацію; въ случаѣ же подачи апелліаціи, внесенная сумма штрафа будетъ передаваться въ Судходную кассу на храненіе.

Сумма штрафовъ, окончательно утвержденныхъ, будетъ обращаться въ сказанную кассу и назначается на покрытіе расходовъ Морскаго госпиталя.

du Capitaine ou patron, que le bâtiment porte plus du tiers de sa charge pleine; dans le cas contraire, les frais resteront à la charge de la Caisse de navigation. Dans aucun cas, ces évaluations ne pourront donner lieu à aucun appel ou recours quelconque.

#### ARTICLE 16.

Les profondeurs d'après lesquelles seront déterminés les droits établis par le présent tarif, seront relevées sur la barre de Soulina, en pieds anglais.

Les sondages seront opérés sous la direction et la responsabilité de l'Ingénieur préposé aux travaux d'amélioration de l'embouchure; les résultats en seront affichés au bureau de la Caisse de navigation et à l'Office du Capitaine du port.

Si l'état de la mer ne permet pas d'effectuer les sondages, le montant des droits à percevoir sera basé sur la dernière profondeur constatée.

Il ne pourra être exigé, pour les taxes de sortie, aucun paiement supplémentaire de la part des bâtiments, ni, sauf le cas d'erreur dûment constatée dans les sondages, aucune restitution partielle de la Caisse de navigation, à raison de la différence, quelque grande qu'elle puisse être, entre la profondeur de l'embouchure, au moment de la sortie du bâtiment, et celle qui aura servi de base à la liquidation des taxes payées.

#### ARTICLE 17.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tenterait, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, sera passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au quadruple de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord ou la déclaration relative à la quantité de marchandises débarquée ou embarquée à Soulina dans le cas de l'article 10 ci-dessus, paraît frauduleuse, il pourra être procédé, dans la forme prescrite par l'article 15 ci-dessus, à la vérification de la capacité du bâtiment, ou de la quantité de marchandises sur laquelle il aura été opéré, comparativement au tonnage total.

L'application de l'amende sera prononcée en premier ressort par le Capitaine du port de Soulina, la sentence de condamnation sera notifiée à la partie condamnée, soit en personne, soit en Chancellerie de l'Autorité Consulaire ou locale résidant à Soulina, de laquelle elle relèvera.

L'appel des condamnations sera porté devant la Commission Européenne ou devant l'Autorité internationale qui la remplacera. Il sera interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les formes de procéder seront déterminées ultérieurement par des dispositions spéciales. Les jugements rendus sur l'appel ne seront plus susceptibles d'aucun recours.

Les condamnations prononcées par le Capitaine du port, seront exécutoires, nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende sera consigné, à titre de dépôt, dans la Caisse de navigation.

Le montant des condamnations devenues définitives sera versé dans la dite Caisse pour être affecté aux dépenses de l'hôpital de la marine.



Статья 18.

Командирамъ военныхъ судовъ, стоящихъ въ Дунайскихъ устьяхъ, согласно 19 статьи Парижскаго трактата, будетъ поручено оказывать содѣйствіе ко взысканію слѣдующихъ по сему тарифу пошлинъ и окончательно утвержденныхъ штрафовъ, съ судовъ ихъ нація и съ тѣхъ, которыхъ флагъ ввѣренъ ихъ защитѣ, въ силу ли трактатовъ или существующихъ обычаевъ, или же въ силу общаго или особаго уполномоченія.

Военныя суда должны быть приглашаемы къ содѣйствію чрезъ посредство Сулинскаго Капитана надъ портомъ, по требованію чиновника, которому поручено управленіе судоходною кассою. Въ случаѣ не нахождения на мѣстѣ военнаго судна имѣющаго право понудить судно виновное въ нарушеніи, Капитанъ надъ портомъ долженъ обращаться къ содѣйствію стоящаго въ Сулинѣ Турецкаго военнаго судна.

Статья 19.

Примѣненіе временнаго тарифа 7 Марта 1863 г. прекратится, и настоящій тарифъ вступить въ дѣйствіе по ратификаціи Международнаго акта, къ которому онъ служить приложеніемъ, и со дня, который будетъ назначенъ особою публикаціею, имѣющею по этому предмету послѣдовать отъ Европейской Коммиссіи.

Учинено въ Галацѣ, 2-го Ноября 1865.

(подп.) Оффенбергъ.

А. Кремеръ.

Эд. Энгельгардтъ.

И. Стоксъ.

Страмбіо.

Сенъ-Пьеръ.

Ахметъ Рассимъ.

ТАБЛИЦА

отношенія англійской регистровой тонны къ мѣрамъ, употребительнымъ въ другихъ Государствахъ для измѣренія вместимости морскихъ судовъ.

Суда.	Множитель, на который должна быть помножена единица мѣры каждаго госуд.		Примѣчанія.
	тонны.	ласты.	
Австрійскія . . .	0. 82	— —	1 англійская тонна=61 <sup>53</sup> / <sub>200</sub> константинопольскому кило.
Французскія . . .	1. —	— —	
Итальянскія . . .	0. 89	— —	
Турецкія . . . .	— —	— —	
Прусскія . . . .	0. 98	1. 50	
Русскія . . . . .	1. 08	1. 89	1 Англійская тонна=4 <sup>82</sup> / <sub>100</sub> Гал. кило. =3 <sup>1</sup> / <sub>100</sub> Браил. —
Америк. (Соедин. Шт.)	1. —	— —	
Бельгійскія . . .	0. 95	1. 81	
Бременскія . . .	— —	1. 89	
Датскія . . . . .	1. 02	1. 96	
Испанскія . . . .	1. —	— —	
Греческія . . . .	0. 76	— —	
Гамбургскія . . .	— —	2. 77	
ГанOVERскія . . .	0. 98	2. 25	
Голландскія . . .	0. 89	2. 75	
Любскія . . . . .	— —	1. 89	
Мекленбургскія .	1. 09	2. 44	
Норвежскія . . .	0. 98	2. 08	
Ольденбургскія .	0. 96	1. 50	
Соединенныхъ Княжествъ . . .	1. —	— —	
Шведскія . . . .	1. 02	1. 98	

Галацъ, 2-го Ноября 1865 года.

Article 18.

Les commandants des bâtimens de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du Traité de Paris, seront appelés à assurer le paiement des droits établis par le présent tarif et des condamnations devenues définitives, vis-à-vis des bâtimens de leur nationalité et de ceux dont ils auront qualité de protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit en vertu d'une délégation générale ou spéciale.

L'action des batiments de guerre sera demandée en règle, par l'entremise du Capitaine du port de Soulina, sur la réquisition de l'Agent-comptable préposé à la gestion de la Caisse de navigation.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour exercer une action coercitive vis-à-vis d'un batiment contrevenant, le Capitaine du port aura recours à l'intervention du bâtiment de guerre Ottoman stationné à Soulina.

Article 19.

Le tarif provisoire du 7 Mars 1863 cessera d'être appliqué et le présent tarif entrera en vigueur après la ratification de l'Acte public auquel il est annexé, et au jour qui sera fixé par une publication spéciale à faire dans ce but par la Commission Européenne.

Fait à Galatz, le deux Novembre mil huit cent-soixante cinq.

(signé) d'Offenberg.

A. de Kremer.

Ed. Engelhardt.

J. Stoks.

Strambio.

Saint-Pierre.

Ahmet Rassim.

TABLEAU

indiquant la proportion qui existe entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres Pays pour le jaugeage des bâtimens de mer.

Bâtimens.	Facteur par lequel l'unité de mesure de chaque Pays doit être multipliée.		Observations.
	Tonneaux.	Lasts.	
Autrichiens. . . .	0. 82	— —	1 tonneau Anglais = 61 <sup>53</sup> / <sub>200</sub> kilos de Constantinople.
Français . . . . .	1. —	— —	
Italiens . . . . .	0. 89	— —	
Ottomans. . . . .	— —	— —	
Prussiens. . . . .	0. 98	1. 50	
Russes . . . . .	1. 08	1. 89	
Américains. . . .	1. —	— —	
(Etats-Unis).	— —	— —	
Belges . . . . .	0. 95	1. 81	
Brémois . . . . .	— —	1. 89	
Danois. . . . .	1. 02	1. 96	1 tonn. } 4 <sup>82</sup> / <sub>100</sub> kilos de Galatz. } Anglais } 3 <sup>1</sup> / <sub>100</sub> — } de Braïla.
Espagnols . . . .	1. —	— —	
Grecs . . . . .	0. 76	— —	
Hambourgeois . .	— —	2. 77	
Hanovriens. . . .	0. 98	2. 25	
Hollandais . . . .	0. 89	1. 75	
de Lubeck . . . .	— —	1. 89	
Mecklenbourgeois.	1. 09	2. 44	
Norwégiens. . . .	0. 98	2. 08	
Oldenbourgeois .	0. 96	1. 50	
des Principautés-Unies. . . . .	1. —	— —	
Suédois . . . . .	1. 02	1. 98	

Galatz, le 2 Novembre 1865.