



СОБРАНІЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

8 ЮНЯ

№ 60.

1884.

ВЫСОЧАЙШІЯ ПОВЕЛѢНІЯ, ПРЕДЛОЖЕННЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ

Министромъ Юстиціи.

457. О трактатѣ относительно судоходства по Дунаю.

Министръ Юстиціи предложилъ Правительствующему Сенату сообщенную ему Управляющимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, вмѣстѣ съ русскимъ переводомъ, копію съ подписаннаго съ Высочайшаго ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволенія и обмѣннаго въ Лондонѣ Посломъ нашимъ при Ея Британскомъ Величествѣ съ Правительствами: Германскимъ, Австрійскимъ, Англійскимъ, Французскимъ, Итальянскимъ и Турецкимъ трактата относительно судоходства по Дунаю.

Божіею поспѣшествующею милостію, МЫ, АЛЕКСАНДРЪ Третій, ИМПЕРАТОРЪ и Самодержецъ Всероссійскій, Московскій, Кіевскій, Владимірскій, Новгородскій; Царь Казанскій, Царь Астраханскій, Царь Польскій, Царь Сибирскій, Царь Херсониса Таврическаго, Царь Грузинскій; Государь Псковскій и Великій Князь Смоленскій, Литовскій, Волынскій, Подольскій и Финляндскій; Князь Эстляндскій, Лифляндскій, Курляндскій и Семигальскій, Самогитскій, Вѣлостовскій, Корельскій, Тверскій, Югорскій, Пермскій, Вятскій, Болгарскій и иныхъ; Государь и Великій Князь Новгорода Низовскія земли, Черниговскій, Рязанскій,

Par la grâce de Dieu, NOUS, ALEXANDRE Trois, EMPEREUR et Autocrate de toutes les Russies, de Moscou, Kiew, Wladimir, Novogorod; Tsar de Casan, Tsar d'Astrakhan, Tsar de Pologne, Tsar de Sibérie, Tsar de la Chersonèse Taurique, Tsar de la Géorgie; Seigneur de Plescow et Grand-Duc de Smolensk, de Lithuanie, Volhynie, Podolie et de Finlande; Duc d'Estonie, de Livonie, de Courlande et Sémigalle, de Samogitie, Bialostok, Carélie, Twer, Iugorie, Perm, Viatka, Bulgarie et d'autres; Seigneur et Grand-Duc de Novogorod-inférieur, de Tchernigow, Riasan, Polotzk, Rostow, Iaroslaw, Béloozersk, Oudor, Obdor, Condie, Witebsk, Mstislaw, Dominateur de toute

Полотскій, Ростовскій, Ярославскій, Бѣлозерскій, Удорскій, Обдорскій, Кондійскій, Витебскій, Мстиславскій, и всея Сѣверныя страны Повелитель; и Государь Иверскія, Карталинскія и Кабардинскія земли и Области Арменскія; Черкасскихъ и Горскихъ Князей и иныхъ наслѣдникъ Государь и Обладатель; Государь Туркестанскій; Наслѣдникъ Норвежскій, Герцогъ Шлезвигъ-Голстинскій, Стормарнскій, Дитмарсенскій и Ольденбургскій, и прочая, и прочая, и прочая.

Объявляемъ чрезъ сіе, что въ слѣдствіе взаимнаго соглашенія между НАМИ и Его Величествомъ Императоромъ Германскимъ, Королемъ Прусскимъ, Его Величествомъ Императоромъ Австрійскимъ, Королемъ Богемскимъ и пр. и Апостолическимъ Королемъ Венгерскимъ, Президентомъ Французской Республики, Ея Величествомъ Королевою Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи, Его Величествомъ Королемъ Итали и Его Величествомъ Императоромъ Оттомановъ, Полномочные НАШИ заключили и подписали въ Лондонѣ ^{26-го Февраля} _{10-го Марта} 1883 года трактатъ относительно судоходства по Дунаю отъ Желѣзныхъ Воротъ до устья его, который отъ слова до слова гласитъ тако:

Во Имя Бога Всемогущаго!

Державы, подписавшія Берлинскій трактатъ, найдя необходимымъ собрать своихъ уполномоченныхъ на конференціи въ Лондонѣ, какъ для соглашенія на счетъ рѣшеній, кои должны быть приняты въ силу LIV-й статьи Берлинскаго трактата 1-го Юля 1878 года, такъ и для приведенія въ исполненіе LV-й статьи того же трактата, касающейся плаванія по Дунаю отъ Желѣзныхъ Воротъ до устья, назначили своими уполномоченными, а именно:

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ИМПЕРАТОРЪ Всероссийскій, Своего Чрезвычайнаго и Полномочнаго Посла при Ея Британскомъ Величествѣ Барона Артура Моренгейма, Тайнаго Совѣтника, Кавалера орденовъ: Бѣлаго Орла, Св. Владиміра 2-й ст., Св. Анны 1-й ст., Св. Станислава 1-й ст., Датскаго Слона и Данеброга 1-й ст., украшеннаго алмазами и пр. и пр.:

la contrée du Nord; Seigneur de l'Ibérie, de la Carthalinie, de la Cabardie et de la province d'Arménie; Prince Héréditaire et Souverain des Princes de Circassie et d'autres Princes montagnards; Seigneur de Turkestan; Successeur de Norvège, Duc de Schleswig-Holstein, de Stormarn, de Dithmarsen et d'Oldenbourg, etc. etc. etc.

Savoir faisons par les présentes qu'à la suite d'un commun accord entre NOUS et Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne Roi de Prusse, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie, le Président de la République Française, Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, Nos Plénipotentiaires ont conclu et signé à Londres le ^{26 Février} _{10 Mars} de l'année 1883 un traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes de Fer jusqu'à ses embouchures, lequel porte mot pour mot ce qui suit:

Au Nom de Dieu Tout-Puissant!

Les Puissances Signataires du Traité de Berlin ayant jugé nécessaire de réunir leurs plénipotentiaires en conférence à Londres afin de s'entendre sur les décisions à prendre en vertu de l'article LIV du traité de Berlin du 1^{er} Juillet 1878, et sur l'exécution de l'article LV du même traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes de Fer jusqu'à ses embouchures, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies, le Sieur Arthur Baron Mohrenheim, Conseiller Privé, Chevalier des ordres de l'Aigle Blanc, de St. Vladimir de deuxième classe, de Ste. Anne de première classe, de St. Stanislas de première classe, de l'Éléphant de Danemark, et du Danebrog de première classe, orné de diamants, Son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, etc., etc.;

Его Величество Императоръ Германскій, Король Прусскій, Графа Георгія - Герберга Мюнстера, Своего Чрезвычайнаго и Полномочнаго Посла при Ея Британскомъ Величествѣ и пр.;

Его Величество Императоръ Австрійскій, Король Богемскій и пр. и Апостоліческій Король Венгріи, Своего Чрезвычайнаго Посла при Ея Британскомъ Величествѣ Графа Людовика Кароли Наги-Кароли, Камергера, Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника и Кавалера орденовъ: Золотого Руна и Леопольда Вольшаго Креста и пр. и пр.;

Президентъ Французской Республики, Посла Французской Республики при Ея Британскомъ Величествѣ Карла Тиссо, члена Института, Кавалера Национальнаго ордена Почетнаго Легиона большаго кавалерскаго креста и пр. и пр. и Полномочнаго Министра 2-го класса, Французскаго делегата въ Дунайской Коммисии К. Баррера, Кавалера ордена Почетнаго Легиона и пр. и пр.;

Ея Величество Королева Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи, Члена Тайнаго Совѣта и Главнаго Статсъ-Секретаря Ея Величества для иностранныхъ дѣлъ, Георгія Гранвила, Графа Гранвила, Лорда Левезона, Пэра Соединеннаго Королевства, Кавалера ордена Подвязки и пр. и пр. и Члена Парламента Соединеннаго Королевства, Товарища Статсъ-Секретаря Иностранныхъ дѣлъ Лорда Эдмунда-Георгія Петти Фидмориса и пр. и пр.;

Его Величество Король Италіи, Своего Чрезвычайнаго и Полномочнаго Посла при Ея Британскомъ Величествѣ Графа Константина Нигра, Кавалера орденовъ: Большаго Креста Св. Морица и Лазаря и Итальянской Короны и пр. и пр.;

Его Величество Императоръ Оттомановъ, Своего Чрезвычайнаго и Полномочнаго Посла при Ея Британскомъ Величествѣ Константина Мусуруса-Пашу, Мушира и Визиря Имперіи, Кавалера Императорскаго ордена Османіе, украшеннаго алмазами, Императорскаго ордена Меджидіе 1-й ст. и пр. и пр.;

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne Roi de Prusse, le Sieur George Herbert Comte de Münster, Son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, etc. etc.;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie, le Sieur Louis Comte Károlyi de Nagy-Károly, Chambellan et Conseiller Intime Actuel, Chevalier de l'ordre de la Toison d'Or, et Grand-Croix de l'Ordre de Léopold, Son Ambassadeur Extraordinaire près Sa Majesté Britannique, etc. etc.;

Le Président de la République Française, le Sieur Charles Tissot, Membre de l'Institut, Grand-Officier de l'ordre National de la Légion d'Honneur, Ambassadeur de la République Française près Sa Majesté Britannique, etc. etc. et le Sieur Camille Barrère, Ministre Plénipotentiaire de deuxième classe, Délégué Français à la Commission du Danube, Chevalier de la Légion d'Honneur, etc. etc.;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, le Très Honorable Granville George, Comte Granville, Lord Leveson, Pair du Royaume-Uni, Chevalier du Très Noble ordre de la Jarretière, Conseiller de Sa Majesté en son Conseil Privé, Principal Secrétaire d'État de Sa Majesté pour les Affaires Étrangères, etc., etc. et Lord Edmond George Petty Fitzmaurice, Membre du Parlement du Royaume-Uni, Sous-Secrétaire d'État pour les Affaires Étrangères, etc. etc.;

Sa Majesté le Roi d'Italie, le Comte Constantin Nigra, Chevalier Grand-Croix de Ses Ordres des Saints Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, etc. etc.;

Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, Constantin Musurus-Pacha, Muchir et Vizir de l'Empire, Grand Cordon de l'ordre Impérial de l'Osmanié en brillants, décoré de l'ordre Impérial du Medjididé de première classe, Son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près Sa Majesté Britannique, etc. etc.;

Кои, по обмѣнѣ своихъ полномочій, найденныхъ въ надлежащей и установленной формѣ, постановили слѣдующія статьи:

Статья I.

Юрисдикція Европейской Дунайской Коммисіи расширяется отъ Галаца до Браилова.

Статья II.

Полномочія Европейской Коммисіи продолжены на двадцать одинъ годъ, считаясь 24-го Апрѣля 1883 года.

По истеченіи сего срока, полномочія сказанной Коммисіи будутъ считаться возобновляемыми на трехлѣтія, за исключеніемъ того случая, когда одна изъ Высокихъ договаривающихся Сторонъ заявитъ, за годъ до истеченія одного изъ этихъ трехлѣтій, о намѣреніи своемъ предложить измѣненія въ составѣ Коммисіи или въ ея полномочіяхъ.

Статья III.

Фактический контроль Европейской Коммисіи не будетъ распространяться на тѣ части Килійскаго рукава, оба берега коихъ принадлежатъ одному изъ прибрежныхъ Государствъ сего рукава.

Статья IV.

На той части Килійскаго рукава, которая одновременно проходитъ по Русской и Румынской территоріямъ, въ видахъ установленія однообразнаго порядка на нижнемъ Дунаѣ, будутъ примѣняемы, подъ наблюденіемъ Русскаго и Румынскаго делегатовъ Европейской Коммисіи, уставы, дѣйствующіе на Сулинскомъ рукавѣ.

Статья V.

Въ случаѣ если Россія или Румынія предпримутъ работы или на смѣшанной части рукава или тамъ, гдѣ оба берега принадлежатъ одной изъ нихъ, подлежащая власть сообщитъ Европейской Коммисіи планы этихъ работъ единственно для удостовѣренія въ томъ, что работы эти нисколько не будутъ вредить судоходности

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article I.

La juridiction de la Commission Européenne du Danube est étendue de Galatz à Braila.

Article II.

Les pouvoirs de la Commission Européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 Avril 1883.

A l'expiration de cette période les pouvoirs de la dite Commission seront renouvelés par tacite réconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties Contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

Article III.

La Commission Européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des Riverains de ce bras.

Article IV.

Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire Russe et le territoire Roumain, et afin d'assurer l'uniformité du régime dans le Bas-Danube, les réglemens en vigueur dans le bras de Soulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

Article V.

Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendraient des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ces travaux dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabi-

другихъ рукавовъ.

Исполненныя уже работы на Измаильскомъ Чаталѣ остаются на попеченіи и подъ надзоромъ Европейской Дунайской Коммисіи.

Въ случаѣ разногласія между властями Россіи или Румыніи и Европейскою Коммисіею по предмету плановъ работъ, кои предполагено будетъ предпринять въ Килійскомъ рукавѣ, или же разногласія въ самой Коммисіи относительно могущей представиться потребности въ расширеніи работъ на Измаильскомъ Чаталѣ, таковыя случаи будутъ непосредственно представляемы на разсмотрѣніе Державъ.

Статья VI.

Само собою разумѣется, что никакое ограниченіе не будетъ стѣснять правъ Россіи взимать сборы, предназначенныя на покрытие расходовъ по предпринятымъ ею работамъ.

Тѣмъ не менѣе, въ видахъ охраненія взаимныхъ интересовъ судоходства въ рукавахъ Сулинскомъ и Килійскомъ, для обезпеченія соглашенія по этому предмету, Русское Правительство сообщитъ Правительствамъ, имѣющимъ представителей въ Европейской Коммисіи, уставы сборовъ, которые оно признаетъ полезнымъ ввести.

Статья VII.

Уставъ о судоходствѣ, рѣчной полиціи и надзорѣ, выработанный 2-го Іюня 1882 года Европейскою Дунайскою Коммисіею при участіи Сербскаго и Болгарскаго делегатовъ, принятъ въ томъ видѣ, въ какомъ онъ приложенъ къ настоящему трактату и объявленъ подлежащимъ примѣненію къ части Дуная, заключающей между Желѣзными Воротами и Браиловымъ.

Статья VIII.

Всѣ трактаты, конвенціи, акты и соглашенія, относящіеся до Дуная и его устьевъ, сохраняютъ силу по отношенію ко всѣмъ тѣмъ изъ поставленныхъ, которыя не отмѣняются или не измѣняются вышеизложенными статьями.

lité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismail restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence au sein de cette Commission quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismail, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

Article VI.

Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par elle.

Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Soulina et le bras de Kilia, le Gouvernement Russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission Européenne des réglemens de péage qu'il jugerait utile d'introduire.

Article VII.

Le règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance élaboré le 2 Juin 1882, par la Commission Européenne du Danube, avec l'assistance des délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté tel qu'il se trouve annexé au présent traité, et déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braïla.

Article VIII.

Tous les traités, conventions, actes et arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

Статья IX.

Настоящій трактатъ будетъ ратификованъ и обменъ ратификацій послѣдуетъ въ Лондонѣ въ теченіи шести мѣсяцевъ, а буде возможно и ранѣе.

Въ силу чего, уполномоченные подписали его, съ приложеніемъ печатей своихъ гербовъ.

Въ Лондонѣ, Марта десятаго дня тысяча восемьсотъ восемьдесятъ третьяго года.

(М. П.)	Подписали: Гранвиль.
(М. П.)	Эдмундъ Фицморисъ.
(М. П.)	Мюнстеръ.
(М. П.)	Кароли.
(М. П.)	Тиссо.
(М. П.)	Барреръ.
(М. П.)	Нигра.
(М. П.)	Моренгеймъ.
(М. П.)	Муссурусъ.

Того ради, по довольномъ разсмотрѣніи сего трактата, МЫ приняли его за благо, подтвердили и ратификовали, яко же симъ за благо приемлемъ, подтверждаемъ и ратификуемъ во всемъ его содержаніи, общія ИМПЕРАТОРСКИМЪ НАШИМЪ словомъ за НАСЪ, Наслѣдниковъ и преемниковъ НАШИХЪ, что все въ томъ трактатѣ постановленное соблюдаемо и исполняемо будетъ ненарушимо. Въ удостовѣреніе чего МЫ сию НАШУ ИМПЕРАТОРСКУЮ ратификацію Собственноручно подписавъ, повелѣли утвердить Государственною НАШЕЮ печатью. Дано въ Петергофѣ, Августа шестаго дня, въ мѣсяцъ отъ Рождества Христова тысяча восемьсотъ восемьдесятъ третьяго, Царствованія же НАШЕГО въ третье.

Подлинная подписана Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою тако:

«АЛЕКСАНДРЪ.»

(М. П.)

Контрасигнировалъ: Министръ Иностранныхъ Дѣлъ Н. Гирсъ.

Article IX.

Le présent traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

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

Fait à Londres, le dix Mars, mil huit cent quatre vingt trois.

(L. S.)	Signé: Granville.
(L. S.)	E. Fitzmaurice.
(L. S.)	Münster.
(L. S.)	Károlyi.
(L. S.)	Ch. Tissot.
(L. S.)	C. Barrère.
(L. S.)	Nigra.
(L. S.)	Mohrenheim.
(L. S.)	Musurus.

A ces causes, après avoir suffisamment examiné ce traité, NOUS l'avons agréé, confirmé et ratifié, comme par les présentes NOUS l'agréons, confirmons et ratifions dans toute sa teneur, promettant sur NOTRE parole IMPÉRIALE, pour NOUS, NOS Héritiers et Successeurs que tout ce qui a été stipulé dans le dit traité sera observé et exécuté inviolablement. En foi de quoi NOUS avons signé de NOTRE propre main la présente ratification et y avons fait apposer le sceau de NOTRE Empire. Donnée à Péterhoff le six Aout de l'an de grâce mil huit cent quatre vingt trois et de NOTRE règne la troisième année.

L'original est signé de la propre main de SA MAJESTÉ L'EMPEREUR ainsi:

«ALEXANDRE.»

(L. S.)

Contresigné: Le Ministre des Affaires Étrangères N. Giers.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Регламентъ о судоходствѣ, рѣчной полиціи и надзорѣ, подлежащій примѣненію на части Дуная, заключающейсѣ между Желѣзными Воротами и Браиловымъ.

РАЗДѢЛЪ I.

Общій порядокъ судоходства.

Статья 1.

Судоходство будетъ по прежнему совершенно свободнымъ на всей части Дуная, заключающейсѣ между Браиловымъ и Желѣзными Воротами. Торговля суда всѣхъ націй будутъ продолжать свободно заниматься перевозкою пассажировъ и товаровъ, или буксированіемъ, подъ условіемъ совершеннаго равенства, установленнаго XVI статьею Парижскаго трактата.

Статья 2.

Не будетъ взимаемо на Дунаѣ никакого сбора, основаннаго единственно на фактѣ судоходства по рѣкѣ, и никакой пошлины съ товаровъ, пока они будутъ оставаться на судахъ, транспортахъ или плотахъ.

Статья 3.

Прибрежныя Государства имѣютъ право взимать въ принадлежащихъ имъ портахъ сборы за набережныя, подъемные краны, вѣсы, склады, выгрузку, въ пользу учреждений существующихъ или же имѣющихъ осуществиться.

При всемъ томъ, эти сборы должны быть взимаемы безразлично, на основаніи опредѣленныхъ и общеизвѣстныхъ тарифовъ, не взирая на то, откуда слѣдуетъ судно и каково происхожденіе его груза, и при томъ лишь въ той мѣрѣ, въ какой судно, подлежащее этимъ сборамъ, воспользовалось упомянутыми учреждениями.

Само собою разумѣется, что тарифы эти не могутъ служить источниками фискальнаго дохода, но что они должны доставлять лишь средства, необходимыя для уплаты процентовъ

ANNEXE.

Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braïla.

TITRE I.

RÉGIME GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION.

Article 1.

La navigation continuera à être entièrement libre sur toute la partie du Danube comprise entre Braïla et les Portes de Fer. Les bâtimens marchands de toutes les nations y effectueront librement, comme par le passé, le transport des passagers et des marchandises, ou le remorquage, sous les conditions d'une parfaite égalité stipulées par l'article XVI du traité de Paris.

Article 2.

Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises, tant qu'elles se trouveront à bord des bâtimens, transports ou radeaux.

Article 3.

Les États Riverains ont le droit de percevoir dans leurs ports respectifs les droits de quai, grue, balance, magasinage, débarquement, pour les établissemens existans ou à établir.

Toutefois, ces droits devront être prélevés indistinctement, suivant des tarifs fixes et publics, sans égard à la provenance des bâtimens et de leur cargaison, et pour autant seulement que les bâtimens assujettis à ces droits auraient profité des dits établissemens.

Il est bien entendu que ces tarifs ne pourront être une source de revenus financiers, mais qu'ils produiront seulement la quotité nécessaire au paiement de l'intérêt et à l'amortissement du

и погашенія капитала, употребленнаго на первоначальное устройство и на содержаніе учрежденія. Съ окончательнымъ погашеніемъ капитала, тарифы будутъ низведены до размѣра, необходимаго на содержаніе учреждений.

Статья 4.

Мосты, кои будутъ сооружаемы на рѣкѣ, должны быть построены такъ, чтобы судоходство не встрѣчало препятствій, вслѣдствіе малаго разстоянія между устоями или недостающаго превышенія верхняго строения надъ уровнемъ воды. Самыя большіе пролеты будутъ, по возможности устраиваемы надъ наибольшими глубинами, дабы не стѣснять судоходнаго фарватера. Береговые устои должны быть возведены такъ, чтобы оставалось мѣсто для бечевника, и вообще мосты должны быть сооружаемы такъ, чтобы суда, нынѣ употребляемыя для судоходства по рѣкѣ, могли по приемному плавать безъ всякаго измѣненія какъ ихъ рангоута, такъ и вышины дымовыхъ трубъ. Мосты, которые предстоить разводить для прохода судовъ, имѣютъ быть построены такъ, чтобы не замедлять судоходства.

Планы мостовъ должны быть сообщаемы международной власти до постройки.

Статья 5.

Постоянныя мельницы, устроенныя на водномъ пути, мельницы плавучія, заборы и тони для рыбныхъ ловель и ирригаціонныя колеса не должны стѣснять судоходства. Они будутъ установлены на такихъ частяхъ рѣки, которыя не служатъ для прохода судовъ и лодокъ; мѣсто для нихъ должно быть выбрано такъ, чтобы не препятствовать свободному стоку воды и не вызывать вредныхъ измѣненій въ руслѣ рѣки.

Статья 6.

Таможенные границы должны слѣдовать повсюду по берегамъ рѣки, нигдѣ ее не пересѣкая. Изъ этого слѣдуетъ, что суда, транспорты, плоты и проч., пока они находятся въ движеніи по рѣкѣ или стоятъ на якорѣ въ

capital de premier établissement et d'entretien. L'amortissement une fois opéré, les tarifs ne représenteront plus que la quotité nécessaire à l'entretien.

Article 4.

Les ponts à établir sur le fleuve seront construits de façon à ne pas entraver la navigation, soit par des piles trop rapprochées, soit par des tabliers trop peu élevés. Les plus grandes ouvertures seront placées, autant que possible, au-dessus des plus grandes profondeurs, de façon à ne pas obstruer le chenal navigable. Les culées seront construites de manière à ménager le passage des chemins de halage, et les ponts seront établis, en général, de telle sorte que les bâtimens actuellement employés à la navigation du fleuve puissent continuer à pratiquer cette navigation sans aucun changement dans leur mâture, ni dans la hauteur de leur cheminée. Les ponts qui, pour donner passage aux bâtimens, doivent être ouverts, seront construits de manière à ne pas retarder la navigation.

Les plans des ponts devront être communiqués à l'autorité commune avant la construction.

Article 5.

Les moulins fixes établis sur la voie fluviale, les moulins flottants, les pêcheries, et les roues d'irrigation, ne devront pas entraver la navigation. Ils seront établis sur les parties du fleuve qui ne servent pas de passage aux navires et embarcations, et leur emplacement sera choisi de façon à ne pas nuire au libre écoulement des eaux, et à ne pas causer de changemens préjudiciables dans le lit du fleuve.

Article 6.

Les lignes douanières suivront partout les rives du fleuve, sans jamais le traverser. Il s'en suit que les bâtimens, transports, radeaux etc., tant qu'ils sont en voie de navigation ou à l'ancre dans le lit du fleuve, sans faire aucune opérâ-

руслѣ рѣки и не производить никакой торговой операціи съ берегомъ, остаются внѣ сферы дѣйствія таможенъ.

Вслѣдствіе сего, прибрежныя Державы не могутъ взимать таможенныхъ сборовъ иначе, какъ съ товаровъ, выгруженныхъ на берегъ. Это запрещеніе относится даже до судовъ, транспортовъ или плотовъ, проходящихъ по тѣмъ частямъ рѣки, гдѣ оба берега принадлежатъ одному Государству.

Статья 7.

Транзитъ безусловно свободенъ для товаровъ всѣхъ націй, каково бы ни было ихъ происхождение и ихъ назначеніе. Когда судно, транспортъ или плотъ проходятъ участокъ рѣки, оба берега котораго принадлежатъ одному Государству, шкипера или хозяева судовъ не подчиняются никакимъ инымъ формальностямъ по отношенію къ товарамъ, перевозимымъ транзитомъ, кромѣ plombировки или надзора таможеннаго агента, который будетъ слѣдовать на суднѣ до мѣста, гдѣ оба берега или одинъ изъ нихъ перестанутъ принадлежать сказанному Государству. Таможенный агентъ, во время пребыванія на суднѣ, пользуется нищей, отопленіемъ и освѣщеніемъ наравнѣ съ людьми, составляющими экипажъ, но не получаетъ никакого инаго вознагражденія. Судно должно дать означенному таможенному агенту обратный даровой проѣздъ, безъ прокормленія и другихъ расходовъ, по крайней мѣрѣ до перваго національнаго порта, въ который онъ зайдетъ на обратномъ пути.

Статья 8.

Морскія суда не могутъ быть обязываемы къ предъявленію иныхъ документовъ, кромѣ своихъ корабельныхъ бумагъ. Разныя суда и транспорты, для удостовѣренія названія, національности и вместимости судна или транспорта, а равно и личности шкипера или владѣльца и людей экипажа, должны быть снабжены необходимыми документами, выданными тою властью, отъ которой они зависятъ.

tion de commerce avec la rive, sont entièrement en dehors de toute action des douanes.

En conséquence, les États Riverains ne peuvent percevoir les taxes douanières qu'à l'égard des marchandises débarquées sur les rives, et cette interdiction s'applique même aux bâtiments, transports ou radeaux traversant les sections du fleuve dont les deux rives appartiennent au même Etat.

Article 7.

Le transit est absolument libre pour les marchandises de toutes les nations, quelles que soient leur provenance et leur destination. Lorsqu'un bâtiment, transport ou radeau traverse une section fluviale dont les deux rives dépendent d'un seul Etat, les capitaines ou patrons ne sont pas assujettis à d'autres formalités, quant aux marchandises transportées en transit, qu'au plombage ou à la surveillance d'un agent douanier, exercée à bord jusqu'au point où les deux rives, ou l'une d'elles, cessent d'appartenir au dit Etat. L'agent douanier, pendant son séjour à bord, a droit à la nourriture, au chauffage et à l'éclairage, sur le même pied que les hommes de l'équipage, mais sans autre rémunération quelconque. Le bâtiment sera tenu de donner passage gratuit au dit agent douanier, sans nourriture ni autres frais, au moins jusqu'au dernier port national qu'il touchera dans son premier voyage de retour.

Article 8.

Les bâtiments de mer ne pourront être tenus de produire d'autres documents que leurs papiers de bord. Les bâtiments ou transports fluviaux devront être munis des documents nécessaires, délivrés par l'autorité dont ils relèvent, pour constater le nom, la nationalité et la capacité du bâtiment ou transport, et l'identité du capitaine ou patron et des hommes d'équipage.

Само собою разумѣется, что никакого другаго измѣненія не будетъ введено въ условія, при коихъ производится въ настоящее время, безъ различія флага, большой и малый каботажъ.

Небольшія рыбацкія лодки и барки освобождаются отъ обязанности пріобрѣтати документы, означенные въ настоящей статьѣ; владѣльцы судовъ и экипажъ обязаны имѣть при себѣ документы, удостоверяющіе ихъ самоличность, лишь въ томъ случаѣ, когда пожелаютъ пристать къ иностранному берегу. Разумѣется, впрочемъ, что это постановленіе ни въ чемъ не нарушаетъ законовъ и правилъ, касающихся рыболовства въ водахъ каждаго изъ прибрежныхъ Государствъ.

Статья 9.

Никакая мельница или другое зданіе, никакая новая постройка или водоспускъ не должны быть устраиваемы такимъ образомъ, чтобы прерывать движеніе по существующимъ бечевникамъ, каковыя должны содержаться въ состояніи удобномъ для движенія.

Тѣ же правила примѣняются какъ къ бечевникамъ вновь устраиваемымъ, такъ равно и къ продолженіямъ уже существующихъ.

Статья 10.

Карантинныя правила будутъ составлены такъ, чтобы согласоватъ, въ должной мѣрѣ, санитарныя требованія съ нуждами морской и рѣчной торговли.

Само собою разумѣется, что эти мѣры будутъ исключительно примѣняемы въ незараженныхъ портахъ по отношенію къ пассажирамъ и судамъ, прибывающимъ изъ зараженныхъ мѣстностей, и что всякая исключительная и стѣснительная мѣра будетъ отмѣнена на протяженіи между портами рѣки, коль скоро эпидемія сдѣлается общою на ея берегахъ.

Какъ общее правило: до тѣхъ поръ, пока существованіе эпидеміи не будетъ констатировано выше Желѣзныхъ Воротъ или ниже Браилова, суда будутъ изъяты отъ всякаго санитарнаго надзора во время плаванія между

Il est bien entendu qu'aucune autre modification ne sera apportée aux conditions dans lesquelles s'exercent actuellement le grand et le petit cabotage, sans distinction de pavillon.

Les petites embarcations et les barques de pêche sont dispensées de se faire délivrer les actes spécifiés dans le présent article; les patrons et les hommes d'équipage sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité, lorsqu'ils veulent accoster à une rive étrangère. Il est bien entendu, d'ailleurs, que cette disposition ne porte aucune atteinte aux lois et règlements ayant pour objet l'exercice de la pêche dans les eaux de chacun des États Riverains.

Article 9.

Aucun moulin, ni autre établissement, aucune construction nouvelle, aucune prise d'eau ne pourront être créés de manière à interrompre la circulation sur les chemins de halage existants, et ces chemins seront entretenus en état de viabilité.

Les mêmes règles s'appliqueront aux chemins de halage nouvellement établis, ainsi qu'aux prolongements des chemins existants.

Article 10.

Les dispositions quaranténaires seront conçues de manière à concilier, dans une juste mesure, les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et fluvial.

Il est expressément entendu que ces mesures seront exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive sera supprimée pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès qu'une épidémie serait devenue générale sur ses rives.

En règle générale, aussi longtemps qu'aucune épidémie dûment constatée ne régnera, soit en amont des Portes de Fer, soit en aval de Braïla, les bâtimens seront affranchis de tout contrôle sanitaire, en naviguant entre Braïla et les Portes

Браиловымъ и Желѣзными Воротами, какъ внизъ по теченію, такъ и вверхъ противъ теченія.

Въ случаѣ появленія эпидеміи въ какомъ либо приморскомъ портѣ, всякое судно, пришедшее съ моря и получившее чистый патентъ въ Суинѣ, Килии или портѣ Св. Георгія, будетъ освобождено отъ всѣхъ формальностей, за исключеніемъ опроса, и отъ всякой карантинной обсервации на пути слѣдованія своего вверхъ по рѣкѣ до Желѣзныхъ Воротъ.

Въ случаѣ появленія эпидеміи на берегахъ рѣки выше Желѣзныхъ Воротъ или ниже Браилова, чистый патентъ, выданный идущимъ по рѣкѣ судамъ въ первомъ рѣчномъ незараженномъ портѣ, въ которомъ они остановятся на пути слѣдованія своего между Желѣзными Воротами и Браиловымъ, будетъ достаточенъ для предоставленія имъ свободнаго доступа во всѣ другіе порты, лежащіе на этой части рѣки.

Наконецъ, если эпидемія появится на берегахъ этой самой части рѣки, морскія суда, равно какъ и суда рѣчныя, будутъ продолжать производить свои операціи совершенно свободно до тѣхъ поръ, пока не зайдутъ въ одинъ изъ зараженныхъ портовъ. Они будутъ обязаны только предъявлять свои патенты о здравіи въ портахъ, гдѣ они остановятся.

Въ видахъ обезпеченія, во время эпидеміи, дѣятельности рѣчной полиціи, Инспектору судоходства, Субъ-Инспекторамъ и другимъ полицейскимъ чинамъ будетъ предоставлено свободное плаваніе по рѣкѣ, по надобностямъ службы, подъ единственнѣмъ условіемъ подчиняться, въ случаѣ соприкосновенія, предписаннымъ уставомъ мѣрамъ, коимъ подчиняются чины санитарнаго вѣдомства.

РАЗДѢЛЪ II.

Полиція судоходства.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

Статья 11.

Всякое паровое купеческое судно, силою свыше пятидесяти лошадиныхъ силъ, плавающее по

de Fer, tant à la remonte qu'à la descente.

Si une épidémie vient à éclater dans un port maritime, tout bâtiment arrivant de la mer et qui aura obtenu le visa en patente nette à Soulina, à Kilia ou à St. Georges, sera affranchi de toute formalité autre que l'arraisonnement et de toute quarantaine d'observation, sur le parcours de son voyage en amont, jusqu'aux Portes de Fer.

Dans le cas où une épidémie viendrait à éclater sur les rives du fleuve, en amont des Portes de Fer ou en aval de Braila, le visa obtenu, en patente nette, par les bâtiments en cours de navigation, dans le premier port fluvial non contaminé auquel ils auront touché, dans leur parcours entre les Portes de Fer et Braila, suffira pour leur assurer le libre accès de tous les autres ports situés sur cette partie du fleuve.

Enfin, si une épidémie vient à éclater sur les rives de cette même partie du fleuve, les bâtiments de mer, aussi bien que les bâtiments fluviaux, continueront à faire leurs opérations en toute liberté, tant qu'ils n'auront pas fait escale dans l'un des ports contaminés. Ils seront simplement tenus de présenter leur patente de santé dans les ports où ils mouilleront.

Afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, l'Inspecteur de la navigation, les Sous-Inspecteurs et autres agents proposés à la police, continueront à circuler librement sur le fleuve, pour les besoins de leur service, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures réglementaires auxquelles sont soumis les agents de la santé.

TITRE II.

POLICE DE LA NAVIGATION.

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

Article 11.

Tout bâtiment à vapeur marchand d'une force au-dessus de cinquante chevaux, navi-

рѣкъ, обязано провозить безвозмездно Инспектора и Субъ-Инспекторовъ во время исполненія ими своихъ обязанностей и брать ихъ лодки на буксиръ.

Статья 12.

Служебныя суда той власти, на которую будетъ возложено исполненіе регламентовъ, будутъ имѣть особый флагъ, тождественный съ флагомъ Европейской Коммисіи, за исключеніемъ буквъ, находящихся на синей полосѣ флага, которыя будутъ опредѣлены впоследствии.

Статья 13.

Шкипера и ихъ экипажи, къ какой бы они національности не принадлежали, обязаны исполнять приказанія, даваемые имъ, въ силу настоящаго регламента, Инспекторомъ, Субъ-Инспекторами, Капитанами надъ портомъ или подчиненными имъ агентами.

Въ случаѣ требованія, они не могутъ отказываться отъ поднятія флага, отъ объявленія своихъ именъ и названій своихъ судовъ, отъ указанія назначенія и происхожденія таковыхъ.

Статья 14.

Во всѣхъ удобныхъ для сего мѣстахъ Дуная, прибрежнымъ Государствамъ предоставляется учреждать рѣчныя станціи для измѣренія прибыли и убыли воды; объявленія о глубинахъ будутъ выставляемы въ важнѣйшихъ портахъ.

Статья 15.

Инспекторъ, Субъ-Инспекторы и Капитаны надъ портомъ рѣшаютъ словесно споры между шкиперами и ихъ экипажемъ въ присутствіи двухъ шкиперовъ одной національности со спорящими сторонами, а за недостаткомъ таковыхъ, въ присутствіи двухъ другихъ шкиперовъ. Впрочемъ, они исполняютъ такія обязанности лишь въ томъ случаѣ, если вышестельства ихъ потребуетъ одна изъ заинтересованныхъ сторонъ и если на мѣстѣ не окажется другой подлежащей власти.

quant dans le fleuve, est tenu de donner gratuitement passage à l'Inspecteur et aux Sous-Inspecteurs agissant dans l'exercice de leurs fonctions, et de prendre leurs embarcations en remorque.

Article 12.

Les bateaux de service de l'autorité préposée à l'exécution des règlements porteront un pavillon spécial qui sera identique à celui de la Commission Européenne, sauf les lettres portées sur la bande bleue de ce pavillon, lesquelles seront ultérieurement déterminées.

Article 13.

Les capitaines et leurs équipages, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'Inspecteur, les Sous-Inspecteurs, les Capitaines de port ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils ne peuvent refuser, lorsqu'ils en sont requis, d'arborer leur pavillon, ni de décliner leurs noms et les noms de leurs bâtiments, ni d'indiquer leur destination et leur provenance.

Article 14.

Dans tous les endroits convenables du Danube, les États Riverains pourront établir des échelles fluviales, pour mesurer la hausse et la baisse des eaux, et l'on affichera le tableau des profondeurs dans les ports principaux.

Article 15.

L'Inspecteur, les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de port 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.

Статья 16.

Въ случаѣ если судно станетъ на мель или подвергнется крушенію, Субъ-Инспекторы и Капитаны надъ портомъ, каждый, согласно кругу своей дѣятельности, отправляются на мѣсто несчастія и подаютъ наиболѣе необходимую помощь для обезпеченія спасенія груза, корабля и его снастей и для охраненія общихъ интересовъ судоходства.

Они констатируютъ факты и составляютъ протоколь.

Послѣ сего они слагаютъ съ себя завѣдываніе спасеніемъ судна и передаютъ составленные ими акты ближайшей подлежащей власти.

Статья 17.

Въ случаѣ необходимости обозначить временно трудныя для прохода мѣста и пунеты, гдѣ воспрещается бросать якорь, будетъ употреблена система знаковъ, принятая ниже Браилова.

Статья 18.

Каждый шкиперъ или хозяинъ паруснаго судна, парохода или плота, плавающихъ или стоящихъ на мѣстѣ на якорѣ, или опшвартованными у берега, обязанъ наблюдать за тѣмъ, чтобы его судно не представляло препятствій судоходству и не причиняло поврежденій другимъ судамъ, пристанямъ, буямъ, сигналамъ, беченикамъ и другимъ предметамъ, служащимъ для судоходства и находящимся на рѣкѣ или по берегамъ; съ равною заботливостью онъ долженъ охранять и собственное свое судно.

Сообразуясь съ нижеслѣдующими постановленіями настоящаго регламента, суда должны принимать въ расчетъ всѣ опасности судоходства и имѣть въ виду особенныя обстоятельства, которыя могутъ сдѣлать необходимымъ отступленіе отъ предписанныхъ правилъ, съ тѣмъ, чтобы предотвратить непосредственную опасность.

Article 16.

En cas d'échouement ou de naufrage, les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, chacun dans son ressort, se rendent sur le lieu du sinistre et portent 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.

Ils constatent les faits et dressent un procès-verbal.

Après quoi, ils se dessaisissent de l'administration du sauvetage et remettent les actes dressés par eux à la plus proche autorité compétente.

Article 17.

Au cas où il deviendrait nécessaire de signaler éventuellement les passes difficiles et les endroits où il est défendu de jeter l'ancre, on suivra le système de signaux adopté en aval de Braila.

Article 18.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, ou d'un radeau, 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.

En se conformant aux dispositions ci-après du présent règlement, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation aux règles prescrites afin de parer à un péril immédiat.

ГЛАВА II.

Правила касательно встрѣчи
и обхода судовъ.

Статья 19.

Какъ общее правило: воспрещается одному судну обгонять другое, идущее по тому же направленію, а двумъ судамъ, идущимъ на встрѣчу, обходить другъ друга въ такихъ мѣстахъ, гдѣ фарватеръ не представляетъ достаточной для того ширины.

Статья 20.

Никакое судно не должно идти такимъ образомъ на перерѣзъ курса другого судна, чтобы помѣшать ходу послѣдняго.

Когда судно, поднимающемуся вверхъ по рѣкѣ, идетъ на встрѣчу другое судно, спускающееся по теченію, въ мѣстѣ, не представляющемъ достаточнаго простора для обхода, первое должно уменьшить свой ходъ и, въ случаѣ надобности, даже остановиться ниже прохода и выждать, пока другое судно оный минуетъ; если поднимающееся вверхъ по рѣкѣ судно уже находится въ узкомъ проходѣ во время встрѣчи, то спускающееся судно должно остановиться выше прохода и ждать до тѣхъ поръ, пока путь не освободится.

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

Статья 21.

Когда два паровыхъ судна или два парусныхъ судна, идущія при попутномъ вѣтрѣ, встрѣтятся, слѣдуя противоположнымъ 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 пароваго съ паруснымъ судномъ, идущимъ при попутномъ вѣтрѣ.

Шкиперъ или хозяинъ, уклонившійся отъ этихъ правилъ, обяванъ, въ случаѣ аваріи, доказать, что ему невозможно было ихъ соб-

CHAPITRE II.

Règles pour les bâtimens qui se
croisent ou se dépassent.

Article 19.

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

Article 20.

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 ralentir sa marche et, en cas de besoin, même 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 s'arrêter en amont, jusqu'à ce que sa route soit libre.

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

Article 21.

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

люсти; въ противномъ случаѣ онъ подлежитъ отвѣтственности передъ подлежащимъ судомъ за приключившіяся несчастія.

Въ случаѣ встрѣчи, независимо отъ правилъ, изложенныхъ въ статьяхъ 20, 22, 25, 26 и 27 настоящаго регламента, всякое паровое судно можетъ обозначить направленіе, котораго оно намѣрено держаться, давая встрѣчному судну нижеуказанные сигналы:

Одинъ короткій свистокъ означаетъ: иду на право.

Два свистка означаютъ: иду на лѣво.

Три свистка означаютъ: иду назадъ полнымъ ходомъ.

Эти знаки не обязательны, но судно, которое ихъ дало, должно сообразовать съ ними свой ходъ. Сигналъ съ судна, идущаго внизъ по теченію, считается обязательнымъ для другаго.

Статья 22.

Когда два паровыя судна, идущія противоположнымъ курсомъ, приходятъ къ узкому мѣсту, они обязаны дать взаимно сигналы, предписанные ниже статьями 23 и 24, и судно, находящееся ниже по рѣкѣ должно замедлить ходъ, или остановиться, въ случаѣ надобности, пока другое судно не минуеъ проходъ.

Статья 23.

Когда въ узкомъ мѣстѣ паровое судно хочетъ обогнать другое паровое судно, идущее по тому же направленію, оно должно, прежде чѣмъ подойдетъ къ нему на близкое разстояніе, дать о томъ сигналъ или пятью ударами въ колоколь, или пятью свистками и размахиваніемъ при томъ ручнымъ флагомъ на бакѣ, или же поднявъ до половины мачты, днемъ, синій флагъ, а ночью—зажженный фонарь съ бѣлымъ стекломъ. По этимъ сигналамъ, идущее впереди судно сдастся влѣво и даетъ,

de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidens survenus.

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 20, 22, 25, 26 et 27 du présent. Règlement, tout bâtiment à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ci-après:

Un coup bref de sifflet, pour dire: je vais sur tribord.

Deux coups de sifflet, pour dire: je vais sur babord.

Trois coups de sifflet, pour dire: je vais en arrière à toute vitesse.

Ces signaux sont facultatifs, mais le bâtiment qui les a donnés est tenu d'y conformer sa marche. Le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Article 22.

Lorsque deux bâtiments à vapeur, allant en sens contraire, arrivent dans une passe étroite, ils sont tenus de se donner les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-après, et celui qui est en aval ralentit sa marche, ou s'arrête en cas de besoin, jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Article 23.

Lorsque dans une passe étroite, 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

такимъ образомъ, дорогу заднему судну, которое должно держаться вправо; какъ скоро заднее судно подойдет на разстояніе полу-длины судна къ переднему, или къ хвосту буксируемаго имъ каравана, переднее обязано убавить ходъ на все время, пока другое его не обойдетъ.

Статья 24.

Когда парусное судно, будучи лучшимъ ходкомъ, 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 на-вѣтренной стороны.

Когда паровое судно хочетъ обогнать парусное, идущее по одному съ нимъ направленію, то, прежде чѣмъ подойдетъ къ нему на малое разстояніе, даетъ предписанный въ предвѣдущей статьѣ сигналъ и затѣмъ проходитъ съ подвѣтренной стороны паруснаго судна.

Статья 25.

Всякое паровое судно, поднимаясь или спускаясь по рѣкѣ, при встрѣчѣ съ дрейфующими судами, обязано отъ нихъ сторониться.

Дрейфующее же судно, съ своей стороны, при встрѣчѣ съ другими парусными или паровыми судами, должно становиться какъ можно ближе къ одному изъ береговъ, дабы сколь возможно менѣе препятствовать ихъ проходу.

Статья 26.

Шкипера или проводники буксирныхъ пароходовъ, идущихъ съ буксируемымъ караваномъ или безъ такового, обязаны соблюдать всѣ вышеизложенныя правила, въ особенности же должны они подчиняться правиламъ, предписаннымъ выше въ статьяхъ 23 и 24, 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.

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 24.

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 le signal prescrit par l'article précédent avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Article 25.

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 le plus près possible de l'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Article 26.

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 23 et 24 ci-dessus, 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.

Буксирному пароходу, идущему вверх по рѣкѣ, при встрѣчѣ съ парусными или съ паровыми судами, идущими въ противоположномъ ему направленіи, дозволяется отступать отъ правилъ, предписанныхъ выше въ статьѣ 21, для того, чтобы держаться вѣд теченія, если только онъ можетъ это сдѣлать, безъ опасности для встрѣченныхъ имъ судовъ.

Впрочемъ, буксиръ обязанъ, при пользованіи этою льготою, давать сигналы, предписанные выше въ статьяхъ 23 и 24.

Статья 27.

Вообще, всякое паровое судно, не ведущее каравана на буксирѣ, равно какъ и всякое парусное судно, идущее съ попутнымъ вѣтромъ, обязаны давать дорогу каравану судовъ, идущихъ на буксирѣ. При недостаткѣ простора для исполненія сего правила, шкипера и проводники, какъ буксирныхъ пароходовъ, такъ и буксируемыхъ судовъ, обязаны, даже въ томъ случаѣ, если бы установленные выше въ статьяхъ 23 и 24 сигналы не были даны, сдать въ сторону, согласно предписанному въ означенныхъ статьяхъ правилу.

Впрочемъ, шкиперъ и проводники буксирныхъ пароходовъ и буксируемыхъ судовъ вообще обязаны, при встрѣчѣ съ другими судами, по возможности, сблизить между собою суда, составляющія караванъ, который они вѣдутъ на буксирѣ, дабы такимъ образомъ оставить достаточный просторъ для прохода другихъ судовъ.

Во всякомъ случаѣ, воспрещается, при плаваніи по рѣкѣ, прикрѣплять бортомъ къ борту болѣе трехъ судовъ.

ГЛАВА III.

Правила касательно бечевой тяги.

Статья 28.

Когда встрѣчаются два судна, идущія въ бечевую въ противоположныхъ направленіяхъ около одного берега, то изъ нихъ, идущее вверхъ, должно посторониться, дабы пропустить другое. Когда судно, которое тянется

En cas de rencontre avec des bâtimens 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 21 ci-dessus pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtimens rencontrés.

Le remorqueur est tenu, d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-dessus.

Article 27.

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 bâtimens remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtimens remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtimens remorqués doivent, d'ailleurs, dans tous les cas de 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.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans le fleuve avec plus de trois bâtimens amarrés bord à bord.

CHAPITRE III.

Règles pour le halage.

Article 28.

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

Si un bâtiment halé par des animaux de trait

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

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

Статья 29.

* Судно, которое тянется людьми, не можетъ обгонять другое судно, которое тянется такимъ же образомъ, за исключеніемъ того случая, когда отъ этого не произойдетъ никакой задержки или затрудненія для послѣдняго судна, обязаннаго въ этомъ случаѣ держаться какъ можно ближе берега, вдоль коего оно идетъ.

Статья 30.

Вѣѣ портовъ не должно находиться болѣе трехъ судовъ на якоряхъ или ошвартованныхъ борть о борть вдоль бечевника.

ГЛАВА IV.

Правила касательно плаванія въ
ночное или туманное время.

Статья 31.

Всякое паровое судно, плавающее ночью (отъ заката до восхода солнца), должно имѣть бѣлый огонь на топѣ фокъ-мачты, который могъ бы быть легко видѣнъ по крайней мѣрѣ за двѣ мили, зеленый огонь на штирборть и красный на бакборть.

Бововые 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, имѣють такіе же огни, какъ и паровыя суда на ходу, за исключеніемъ бѣлаго огня на фокъ-мачтѣ, котораго они

rejoint un train de halage à bras, 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 29.

Un bâtiment halé à bras ne peut entreprendre de dépasser un autre bâtiment halé de même, sauf le cas où il n'en résulterait aucun retard ni embarras pour ce dernier, lequel est tenu, en pareil cas, de se ranger le plus près possible contre la rive qu'il longe.

Article 30.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, plus de trois bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long des chemins de halage.

CHAPITRE IV.

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

Article 31.

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

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

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils

отнюдь не должны имѣть. Паровыя суда, ведущія на буксирѣ одно или нѣсколько судовъ, независимо отъ своихъ боковыхъ огней, должны имѣть, для отличія отъ другихъ паровыхъ судовъ, еще два бѣлыхъ огня, поставленныхъ одинъ подѣ другимъ на топѣ мачты.

При примѣненіи правилъ, предписанныхъ въ настоящей статьѣ, всякое паровое судно, идущее на однихъ парусахъ, считается за парусное судно, а всякое судно, коего машина въ дѣйстви, какая бы ни была его парусность, считается за паровое.

Лѣсные плоты, идущіе въ ночное время, должны имѣть по бѣлому огню на каждомъ углу.

Всякое идущее ночью парусное или паровое судно, которое замѣтитъ, что его настигаетъ другое судно, слѣдующее по тому же направленію, должно предвѣрить послѣднее, показавъ ему бѣлый свѣтъ на кормѣ.

Статья 32.

Паруснымъ судамъ, караванамъ на буксирѣ и плотамъ разрѣшается плаваніе лишь тогда, когда они могутъ явственно различать берегъ, вдоль коего слѣдуютъ.

Статья 33.

Въ туманное время паровыя суда могутъ ходить лишь уменьшеннымъ ходомъ и шкипера должны сообразовать ходъ съ густотою тумана, дабы имѣть всегда возможность управлять движеніемъ судна и остановиться во время, въ случаѣ препятствія. Кромѣ того, они должны непрерывно звонить въ колоколь, давать свистокъ черезъ каждыя двѣ минуты и бросить якорь какъ скоро туманъ усилится на столько, что они не въ состояніи будутъ видѣть берега, котораго держатся или къ которому направляютъ курсъ.

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-dessous de l'autre, en tête du 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'avec l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles, et tout navire dont la machine est en action, quelle 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.

Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu de l'avertir, en lui montrant une lumière blanche à l'arrière.

Article 32.

Les bâtimens à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer que lorsqu'ils aperçoivent distinctement la rive qu'ils suivent.

Article 33.

Par les temps de brume, les bâtimens à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite, et les capitaines sont tenus de régler leur marche, suivant l'intensité de la brume, de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvemens et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle. Ils sont tenus, d'ailleurs, de faire tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de deux en deux minutes, et de jeter l'ancre, si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient, ou vers laquelle ils se dirigent.

ГЛАВА V.

CHAPITRE V.

Правила касательно судовъ на стоянкѣ.

Règles pour les bâtimens au mouillage.

Статья 34.

Article 34.

Строго запрещается такъ бросать якорь или швартовываться въ судоходномъ фарватерѣ, чтобы этимъ мѣшать движению судовъ.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation de manière à entraver la marche des bâtimens.

Статья 35.

Article 35.

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

Lorsque par suite de brouillard, 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 héler du portevoix. Ces signaux sont répétés de deux en deux minutes.

Статья 36.

Article 36.

Судно, остановившееся въ рѣкѣ въ ночное время, должно имѣть зажженный фонарь, на концѣ одной изъ большихъ рей или на какой либо другой видной части судна, обращенной къ фарватеру, такъ чтобы онъ былъ видимъ для судовъ, идущихъ какъ сверху, такъ и снизу рѣки.

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

Плоты, стоящіе на якорѣ въ ночное время, должны имѣть огни, предписанные выше въ статьѣ 31, за исключеніемъ огней по ободямъ угламъ, обращеннымъ къ берегу, которые они должны погасить.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par l'article 31, sauf les feux des deux angles du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

Статья 37.

Article 37.

Когда судно или плотъ находится въ необходимости протянуть тросъ или цѣпь поперекъ фарватера, то оно обязано немедленно отдать эти снасти, коль скоро подойдетъ другое судно, которое хочетъ пройти.

Lorsqu'un bâtiment ou un radeau 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.

Статья 38.

Article 38.

Плоты и лѣсные гонки должны имѣть осадку по крайней мѣрѣ на два англійскихъ фута меньше противъ высоты воды на наименѣе глубокой изъ отмелей, находящихся на протяжении рѣки, которое они должны пройти.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du fleuve offrant la moindre profondeur, dans le parcours qu'ils doivent traverser.

Статья 39.

Размѣръ плотовъ и лѣсныхъ гонговъ не долженъ превышать ширину, признанную соответствующимъ условіямъ судоходства и ширинѣ фарватера.

Всякій плотъ или лѣсная гонка, ставшіе на мель на рѣкѣ такъ, что этимъ представляютъ препятствіе судоходству, могутъ быть перегружены или, въ случаѣ надобности, даже сосѣды разобраны чинами рѣчной полиціи за счетъ владѣльца, если не сняты съ мели въ теченіи сорока восьми часовъ.

ГЛАВА VI.

Правила касательно судовъ, свѣвшихъ на мель или потерпѣвшихъ крушеніе.

Статья 40.

Шкиперъ или хозяинъ судна или плота, свѣшаго на мель или потерпѣшаго крушеніе въ судоходномъ фарватерѣ, долженъ окликать приближающіеся суда, прежде чѣмъ они подойдутъ на близкое разстояніе, дабы извѣстить ихъ о своей неподвижности.

Статья 41.

Когда судно потерпитъ крушеніе, шкиперъ обязанъ употребить всѣ усилія къ тому, чтобы немедленно перетянуть судно къ берегу, если онъ близокъ, или, въ противномъ случаѣ, поставить его въ какую либо другую часть рѣки, съ тѣмъ чтобы очистить фарватеръ.

Шкиперъ и экипажъ судна, потерпѣшаго крушеніе, остаются на ономъ, или близъ мѣста приключенія, до составленія протокола чинами полиціи.

Статья 42.

Тотчасъ послѣ крушенія, шкиперъ или лоцманъ, если таковой есть на суднѣ, извѣщаетъ о томъ, въ возможной скорости, агентовъ, назначенныхъ для наблюденія за рѣкою.

Статья 43.

Если Инспекторъ признаетъ нужнымъ принять неотлагательныя мѣры въ интересахъ

Article 39.

La dimension des radeaux et trains de bois ne devra pas dépasser la largeur reconnue comme étant compatible avec les conditions de la navigation et la largeur des chenaux.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le fleuve, de manière à entraver la navigation, qui n'est pas remis à flot dans les quarante-huit heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

CHAPITRE VI.

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

Article 40.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué ou naufragé dans le chenal navigable est tenu de hélér les bâtiments qui s'approchent, avant qu'ils ne soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité.

Article 41.

Si le bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive, si elle est proche, et dans le cas contraire, pour le placer dans toute autre partie du fleuve, de manière à dégager le chenal navigable.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal des agents de la police ait été dressé.

Article 42.

Aussitôt après le naufrage, le capitaine du bâtiment, ou le pilote s'il y en a un à bord, fait prévenir le plus promptement possible les agents préposés à la surveillance du fleuve.

Article 43.

Si l'inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navi-

судоходства, то онъ приглашаетъ къ тому шкипера потерпѣвшаго крушеніе судна, который обязанъ или тотчасъ объявить, что покидаетъ судно, и въ семь случаевъ предоставить Инспектору полную свободу въ принятіи мѣръ, или же дѣйствовать съ экипажемъ, согласно приказаніямъ Инспектора. Въ такомъ случаѣ, сей послѣдній распоряжается спасаніемъ до тѣхъ поръ, пока оно не доведено до той степени, на которой оно перестаетъ быть дѣломъ общественной пользы и становится дѣломъ частнаго интереса.

Статья 44.

Если, помимо случая неотлагательной необходимости, предусмотрѣннаго предъидущей статью, будетъ признано впоследствии крайне нужнымъ и необходимымъ для пользы судоходства, поднять кузовъ или обломки погибшаго судна, то судохозяева, страховщики или другія лица, имѣющія на оное право, обязаны выполнить и окончить это въ указанный имъ Инспекторомъ срокъ; въ противномъ случаѣ работы производятся отъ казны, властью надзирающею за исполненіемъ сего регламента, въ предѣлахъ, указанныхъ въ предъидущей 43 статьѣ.

Статья 45.

Всѣ работы, предпринимаемыя частными лицами или компаніями для спасанія потерпѣвшихъ крушеніе судовъ и ихъ груза, производятся подъ наблюденіемъ власти, назначенной для исполненія настоящаго регламента. Эти работы могутъ быть воспрещены, если онѣ такого свойства, что могутъ стѣснять судоходство. Равнымъ образомъ онѣ могутъ быть продолжены или вновь начаты означенною властью, въ случаѣ если онѣ были брошены или приостановлены и при томъ по простымъ извѣщеніямъ, сдѣланнымъ Инспекторомъ судоходства лицамъ, до коихъ сіе касается.

Судно, спасенное при содѣйствіи агентовъ той власти, коей поручено наблюденіе за рѣкою, можетъ быть обязано покрыть расходы по спа-

gation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment, et de laisser, dans ce cas, toute latitude à l'Inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur. Dans ce dernier cas, celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Article 44.

Si, hors le cas de nécessité immédiate prévu par l'article précédent, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires, assureurs et tous les autres ayants-droit sont tenus de l'effectuer et parachever dans le délai qui leur est fixé par l'Inspecteur, à défaut de quoi les travaux sont exécutés d'office par l'autorité préposée à l'exécution du présent règlement, dans la limite déterminée par le susdit article 43.

Article 45.

Tous travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des compagnies, pour opérer le sauvetage de bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de l'autorité préposée à l'exécution du présent règlement. Ces travaux peuvent être interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être continués ou repris d'office par l'autorité susnommée, dans le cas où ils auraient été abandonnés ou suspendus, le tout sur une simple notification faite aux ayants-droit par l'Inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les agents de l'autorité préposée à la surveillance du fleuve peut être tenu de couvrir les frais de

санію судна и по содержанію спасательныхъ снарядовъ.

Якоря, дѣли и другіе предметы, покинутые судовщиками въ рѣкѣ, вѣгъ портовъ, не могутъ быть никѣмъ вынимаемы безъ письменнаго разрѣшенія Инспектора или Субъ-Инспекторовъ, которые выдаютъ, въ случаѣ надобности, это разрѣшеніе и опредѣляютъ способы подъема и назначеніе оставленныхъ предметовъ.

ГЛАВА VII.

Правила касательно выбрасыванія баласта.

Статья 46.

Безусловно запрещается судамъ выбрасывать баластъ въ русло рѣки.

Выгрузка баласта на берегъ можетъ производиться на мѣстахъ, отведенныхъ для склада мѣстными властями, или въ пунктахъ, указанныхъ чинами полиціи судоходства и обозначенныхъ въ надлежаще распубликованномъ объявленіи.

Предписанія настоящей статьи относятся и до выбрасыванія золы и угольнаго мусора съ паровыхъ судовъ.

Статья 47.

Въ обезпеченіе соблюденія предъидущаго постановленія относительно выбрасыванія баласта, шкипера или хозяева обязаны, во все время плаванія вверхъ по рѣкѣ, сохранять свидѣтельство, выдаваемое Капитаномъ надъ портомъ въ Судинѣ, въ удостовѣреніе осадки судна, плавающего съ баластомъ, а равно и всѣ документы, выдаваемые судамъ во время плаванія въ удостовѣреніе выгрузки баласта. Эти свидѣтельства должны быть представляемы чинамъ полиціи по первому ихъ требованію.

ГЛАВА VIII.

О каботажно-перегрузочныхъ операціяхъ.

Статья 48.

Операціи перегрузки могутъ быть совершаемы всякаго рода паровыми транспортами, буксирными баржами, парусными судами и лихтерами.

saufetage et d'entretien du matériel.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs dans le fleuve, en dehors des ports, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'Inspecteur ou des Sous-Inspecteurs, qui délivrent, s'il y a lieu, cette autorisation, et règlent le mode d'enlèvement, ainsi que la destination des objets abandonnés.

CHAPITRE VII.

Règles pour le jet du lest.

Article 46.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial.

Le déchargement à terre peut être opéré sur les emplacements désignés par les autorités locales, comme lieu de dépôt public, ou sur les points déterminés par les agents préposés à la police de la navigation et désignés dans un avis dûment publié.

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

Article 47.

Pour assurer l'exécution de la disposition qui précède, relative au jet du lest, les capitaines ou patrons sont tenus de conserver à bord, pendant toute la durée du voyage en amont, le certificat délivré par le Capitaine du port de Soulina et constatant le tirant d'eau des bâtiments naviguant sur lest, de même que tout autre document délivré au bâtiment en cours de voyage, pour constater un déchargement de lest. Ces certificats doivent être présentés à toute réquisition des agents préposés à la police.

CHAPITRE VIII.

Des opérations d'allége au cabotage.

Article 48.

Les opérations d'allége peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou alléges.

ГЛАВА IX.

О буксированіи.

Статья 49.

Занятіе буксированіемъ совершенно свободно для пароходовъ всѣхъ флаговъ.

Операциі буксированія могутъ быть совершаемы безпрепятственно, и безъ всякой новой формальности или деклараціи, всѣми буксирными пароходами, работающими на части Дуная между Браиловымъ и Сулиною.

Хозяева или шкипера буксирныхъ пароходовъ, предназначенныхъ дѣйствовать исключительно между Браиловымъ и Железными Воротами, должны подать объ этомъ объявленіе Инспектору судоходства и извѣстить его о названіи судна, о его флагѣ, о количествѣ лошадиныхъ силъ, а равно и о времени, съ котораго начнутъ операцию буксированія.

На такое же заявленіе Инспекторъ указываетъ, безъ замедленія, хозяину буксира слѣдующій по порядку номеръ, который владѣлецъ обязанъ имѣть написаннымъ арабскими цифрами, въ одинъ футъ величиной, бѣлою краскою, на видныхъ мѣстахъ наружной обшивки штирборта и бакборта своего судна.

Статья 50.

Когда буксируемыя суда или транспорты швартовываются или бросаютъ якорь, буксирующіе пароходы не могутъ отдавать швартововъ ранѣе, чѣмъ буксируемыя суда или транспорты не станутъ по вѣтру или по теченію и не будутъ находиться въ безопасной стоянкѣ.

Статья 51.

Если шкиперъ буксира возьметъ на буксиръ одно или нѣсколько судовъ, транспортовъ, плотовъ или лѣсныхъ гонимъ, для тяги коихъ сила его судна окажется недостаточною и если, вслѣдствіе этого, причиненъ будетъ вредъ или задержка судоходству, то шкиперу подвергается штрафу, предусмотрѣнному за нарушеніе 18 статьи, сверхъ ответственности, падающей на него предъ гражданскими властями за убытокъ, отъ сего происшедшій.

CHAPITRE IX.

Du remorquage.

Article 49.

L'industrie du remorquage est entièrement libre pour les bateaux à vapeur de tout pavillon.

Les opérations de remorquage peuvent être effectuées, sans aucune entrave et sans aucune nouvelle formalité ni déclaration, par tous les remorqueurs qui opèrent sur la partie du fleuve située entre Braila et Soulina.

Les propriétaires ou capitaines des remorqueurs destinés à opérer exclusivement entre Braila et les Portes de Fer, sont tenus d'en faire la déclaration à l'Inspecteur de la navigation et de l'indiquer le nom du navire, de son pavillon et de sa force en chevaux-vapeur, ainsi que de la date à partir de laquelle commenceront les opérations de remorquage.

Sur cette notification, l'Inspecteur indique sans délai au propriétaire du remorqueur un numéro d'ordre, que celui-ci est tenu de faire porter par son bâtiment, en chiffres arabes, d'un pied de hauteur, peints en blanc à babord et à tribord, sur une partie apparente du bordage extérieur.

Article 50.

Lorsque des bâtimens ou transports conduits en remorque s'amarront ou jettent l'ancre, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtimens ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Article 51.

Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer un ou plusieurs bâtimens, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, et qu'il en résulte un dommage ou une entrave pour la navigation, le capitaine est passible de l'amende prévue pour contravention à l'article 18, sans préjudice à la responsabilité qu'il encourt devant les autorités civiles, pour les dommages qui peuvent en résulter.

Статья 52.

Правила, изложенныя въ предшествующихъ 50 и 51 статьяхъ, обязательны для всѣхъ судовъ, употребляемыхъ для буксирования постоянно или случайно.

Въ случаѣ посадки на мель или крушенія буксируемыхъ: судна, транспорта, плота или лѣсной гонки, шкиперъ буксирнаго парохода, продолжая свое плаваніе, долженъ извѣстить о случившемся первое встрѣчное имъ судно инспекціи.

По общему правилу, буксиръ не можетъ продолжать дальнѣйшаго плаванія, пока не будетъ дознано, что сила его двигателя не достаточна для снятія съ мели судна, транспорта, плота или лѣсной гонки.

Постановленія настоящей статьи относятся до всѣхъ паровыхъ судовъ, употребляемыхъ для буксирования постоянно или случайно.

ГЛАВА X.

О портовой полиціи.

Статья 53.

Никакое судно не можетъ ни входить въ портъ, ни выходить изъ него, не поднявъ своего національнаго флага.

Статья 54.

Шкипера обязаны становиться на якорь на мѣстахъ, указанныхъ имъ портовымъ начальствомъ, и мѣнять стоянки по требованію этихъ властей, если сіе призвано будетъ необходимымъ.

Статья 55.

Во все время стоянки на якорѣ, рѣм должны оставаться обрасопленными вдоль судна.

Статья 56.

Суда, ставъ на якорь, тотчасъ швартовываются къ столбамъ, поставленнымъ для сего вдоль обоихъ береговъ, или къ судамъ, уже стоящимъ на якоряхъ. Корпусъ судна ближайшаго къ берегу долженъ служить для прохода

Article 52.

Les dispositions des articles 50 et 51 qui précèdent sont obligatoires pour tous les bâtiments employés à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'inspection qu'il rencontre.

En règle générale, le remorqueur ne peut continuer, son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage, soit habituellement, soit accidentellement.

CHAPITRE X.

De la police des ports.

Article 53.

Aucun navire ne peut entrer dans un port, ni en sortir, sans hisser son pavillon national.

Article 54.

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port, et de changer de mouillage, sur la réquisition de ces autorités lorsque cela est reconnu nécessaire.

Article 55.

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

Article 56.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent aux poteaux établis à cet effet le long des rives, ou aux bâtiments déjà mouillés. Le corps du bâtiment le plus rapproché de la rive sert de passage aux autres. Les bâtiments rentrent leur

другимъ. Суда убираютъ свои утлереры и въстрѣливающія деревья, которыя ни въ какомъ случаѣ не могутъ служить для прикрѣпленія шлюпокъ.

Статья 57.

Шкипера должны, въ теченіи сутокъ по прибутіи, явиться въ контору Капитана надъ портомъ, для предьявленія своихъ корабельныхъ документовъ.

Статья 58.

Каждое судно, стоящее въ портѣ, должно имѣть въ своемъ распоряженіи достаточное число людей для исполненія маневровъ, могущихъ оказаться необходимыми.

Статья 59.

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

Статья 60.

Запрещается внутри порта варить на судахъ деготь или смолу. Окуриваніе на судахъ можетъ производиться лишь съ разрѣшенія Капитана надъ портомъ.

Шкиперъ судна, приходящаго съ грузомъ исключительно или частью петролеума, динамита, пушечнаго или миннаго пороха, или другихъ взрывчатыхъ или воспламеняющихся веществъ, долженъ немедленно и прежде чѣмъ станетъ на якорь, заявить объ этомъ чинамъ портовой полиціи, и представить разрѣшеніе, которымъ онъ долженъ быть снабженъ для ввоза этихъ веществъ.

Статья 61.

Суда, имѣющія въ числѣ груза петролеумъ, взрывчатые или воспламеняющіяся вещества, могутъ бросать якорь или швартовываться лишь въ той части портовъ, которая назначена на сей предметъ Капитанами надъ портомъ и должны имѣть красный флагъ на тогѣ фокъ-мачты.

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

Article 57.

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du Capitaine de port, pour y produire leurs papiers de bord.

Article 58.

Tout bâtiment stationnant dans un port est tenu d'avoir toujours à sa disposition assez d'hommes pour exécuter les manœuvres qui pourraient devenir nécessaires.

Article 59.

Les embarcations des ports ou des bâtiments marchands mouillés dans un port ne peuvent se déplacer pendant la nuit sans porter un fanal allumé.

Article 60.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur des ports, du goudron ni de la poix, à bord des bâtiments. Les fumigations ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation du Capitaine de port.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de dynamite, de poudre à canon ou de mine, ou d'autres matières explosibles ou inflammables, est tenu d'en faire immédiatement sa déclaration aux agents préposés à la police du port, avant de prendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de ces matières.

Article 61.

Les bâtiments ayant du pétrole ou des matières explosibles ou inflammables à bord, ne peuvent mouiller ou s'amarrer que dans la partie des ports désignée à cet effet par les Capitaines de port, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

Статья 62.

Каждое судно, стоящее въ портѣ, должно имѣть свое названіе написаннымъ на видномъ мѣстѣ.

Шкипера судовъ, стоящихъ въ портѣ, обязаны заявлять безъ замедленія Капитанамъ надъ портомъ о каждомъ случаѣ столкновенія или аваріи, происшедшемъ съ ихъ судами, равно какъ и о каждомъ случаѣ смерти на ихъ суднѣ.

Статья 63.

Постановленія настоящаго регламента, относящіяся до причала и огней, а также до буксированія, равнымъ образомъ примѣняются и въ портахъ.

Статья 64.

Предъ оставленіемъ порта, шкипера должны явиться въ контору Капитана надъ портомъ для полученія своихъ бумагъ и для уплаты или внесенія суммы штрафовъ, кои могутъ быть наложены въ силу настоящаго регламента.

Статья 65.

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

ГЛАВА XI.

О службѣ лодмановъ на рѣкѣ.

Статья 66.

Брать лодмановъ на рѣкѣ не обязательно.

Статья 67.

Кромѣ вольныхъ лодмановъ будетъ организовано общество патентованныхъ лодмановъ для судовъ, плавающихъ порѣжъ между Браиловыми и Желѣзными Воротами. Эти лодмана будутъ состоять въ вѣдѣніи Инспектора, который имъ выдаетъ патентъ на званіе лодмана. Они обязаны ежегодно представлять Инспектору этотъ патентъ для засвидѣтельствованія; безъ соблю-

Article 62.

Tout bâtiment mouillé dans un port est tenu de porter son nom sur une partie facilement visible.

Les capitaines des bâtiments stationnant dans un port sont obligés de dénoncer sans retard aux Capitaines de port tout cas d'abordage ou d'avarie dans lequel leurs bâtiments auraient été engagés, ainsi que tout cas de décès survenu à leur bord.

Article 63.

Les dispositions du présent règlement relatives aux amarres et fanaux et au remorquage, sont également applicables dans les ports.

Article 64.

Avant de quitter un port, les capitaines sont tenus de se présenter au bureau du Capitaine de port, pour obtenir leurs expéditions et pour payer ou consigner le montant des amendes qui leur seraient infligées en vertu du présent règlement.

Article 65.

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

CHAPITRE XI.

Du service du pilotage dans le fleuve.

Article 66.

Le pilotage sur le fleuve est facultatif.

Article 67.

En dehors du pilotage qui s'exerce librement, il y aura un service spécial facultatif de pilotes brevetés pour les bâtiments qui naviguent sur le fleuve entre les Portes de Fer et Braïla. Ces pilotes sont placés sous l'autorité de l'Inspecteur qui leur délivre le brevet de pilote. Ils sont tenus de faire viser ce brevet chaque année par l'Inspecteur; à défaut de l'accomplis-

денія этой формальности патентъ считается недѣйствительнымъ.

Статья 68.

Тарифъ платы лодманамъ будетъ выработанъ властью, поставленною для наблюденія за регламентами для патентованныхъ лодмановъ.

Статья 69.

Субъ-Инспекторы и Капитаны надъ портомъ, каждый въ предѣлахъ своего вѣдомства, рѣшаютъ споры между лодманами и торговыми шкиперами, когда они обращаются къ ихъ посредничеству.

Статья 70.

Лодмана обязаны доносить или чинамъ инспекціи, или Капитанамъ надъ портомъ, о нарушеніяхъ правилъ, учиненныхъ въ ихъ присутствіи.

Имъ воспрещается всякое участіе, прямое или косвенное, въ какихъ либо операціяхъ или предпріятіяхъ по части перегрузки судовъ, съ цѣлю снять съвѣе на мель судно, которое они вели во время происшествія.

Статья 71.

Патентованные лодмана, бывшіе, по своей неспособности или по нерадѣнію, причиною столкновенія судовъ, или крушенія, или посадившіе судно на мель, отрѣшаются отъ должности независимо отъ гражданскаго иска, который пострадавшіе могутъ предъявить къ нимъ въ надлежащихъ судахъ.

ГЛАВА XII.

О нарушеніяхъ регламента.

Отдѣленіе А.

Определеніе денежныхъ штрафовъ.

§ 1. Нарушеніе постановленій, касающихся общаго порядка судоходства.

Статья 72.

Всякое нарушеніе статьи восемнадцатой (18) наказывается штрафомъ отъ пяти до пятидесяти франковъ.

sement de cette formalité, le brevet cesse d'être valable.

Article 68.

Un tarif de pilotage sera élaboré par l'autorité préposée à la surveillance des règlements pour les pilotes brevetés.

Article 69.

Les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes et les capitaines de commerce, lorsque leur intervention est réclamée.

Article 70.

Les pilotes sont tenus de dénoncer, soit aux agents de l'Inspection, soit aux Capitaines de port, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot le bâtiment échoué qu'ils ont conduit lors de l'accident.

Article 71.

Les pilotes brevetés qui, par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un bordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice de l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

CHAPITRE XII.

Des contraventions.

SECTION A.

Fixation des amendes.

§ 1. Contraventions au régime général de la navigation.

Article 72.

Toute contravention à l'article dix-huit (18) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 2. Нарушеніе постановленій о рѣчной полиціи.

Статья 73.

Всякое нарушеніе постановленій, заключающихся въ статьяхъ двадцать восьмой, двадцать девятой, тридцатой (28, 29, 30), во второмъ пунктѣ статьи сорокъ первой (41), въ статьѣ сорокъ второй (42) и въ четвертомъ пунктѣ статьи сорокъ девятой (49), наказывается штрафомъ отъ пяти до тридцати франковъ.

Статья 74.

Всякое нарушеніе статьи сорокъ пятой (45) наказывается штрафомъ отъ пяти до сорока франковъ.

Статья 75.

Всякое нарушеніе постановленій, содержащихся въ статьяхъ одиннадцатой, тринадцатой, девятнадцатой, двадцатой, тридцать четвертой, тридцать шестой, тридцать восьмой, сороковой, сорокъ седьмой (11, 13, 19, 20, 34, 36, 38, 40, 47), въ третьемъ пунктѣ статьи сорокъ девятой (49) и постановленія, содержащагося во второмъ пунктѣ статьи пятьдесятъ второй (52), наказывается штрафомъ отъ пяти до пятидесяти франковъ.

Статья 76.

Всякое нарушеніе постановленій, содержащихся въ статьѣ двадцать пятой (25), наказывается штрафомъ отъ пяти до шестидесяти франковъ.

Статья 77.

Всякое нарушеніе статьи тридцать пятой (35) наказывается штрафомъ отъ пяти до восьмидесяти франковъ.

Статья 78.

Всякое нарушеніе постановленій статей двадцать шестой и двадцать седьмой (26, 27) наказывается штрафомъ отъ десяти до восьмидесяти франковъ.

§ 2. Contraventions à la police du fleuve.

Article 73.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt-huit, vingt-neuf, trente (28, 29, 30), du second alinéa de l'article quarante-et-un (41), de l'article quarante-deux (42) et du quatrième alinéa de l'article quarante-neuf (49) est punie d'une amende de cinq à trente francs.

Article 74.

Toute contravention à l'article quarante-cinq (45) est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

Article 75.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles onze, treize, dix-neuf, vingt, trente-quatre, trente-six, trente-huit, quarante, quarante-sept (11, 13, 19, 20, 34, 36, 38, 40, 47), à la disposition du troisième alinéa de l'article quarante-neuf (49), ou à celle du second alinéa de l'article cinquante-deux (52) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

Article 76.

Toute contravention aux dispositions de l'article vingt-cinq (25) est punie d'une amende de cinq à soixante francs.

Article 77.

Toute contravention à l'article trente-cinq (35) est punie d'une amende de cinq à quatre-vingts francs.

Article 78.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-six et vingt-sept (26, 27) est punie d'une amende de dix à quatre-vingts francs.

Статья 79.

Всякое нарушение постановлений статей двадцать первой, двадцать четвертой, тридцать первой и тридцать седьмой (21, 24, 31, 37) наказуется штрафомъ отъ пяти до ста франковъ.

Статья 80.

Всякое нарушение постановлений статей двадцать второй, двадцать третьей, тридцать второй, тридцать третьей и пятидесятой (22, 23, 32, 33, 50) наказуется штрафомъ отъ десяти до ста франковъ.

§ 3. Нарушение постановлений портовой полици.

Статья 81.

Всякое нарушение постановлений статей пятьдесятъ третьей, пятьдесятъ пятой, пятьдесятъ шестой, пятьдесятъ седьмой, пятьдесятъ восьмой и шестьдесятъ второй (53, 55, 56, 57, 58, 62) наказуется штрафомъ отъ пяти до двадцати франковъ.

Статья 82.

Всякое нарушение статьи шестьдесятъ пятой (65) наказуется штрафомъ отъ пяти до сорока франковъ.

Статья 83.

Всякое нарушение статьи пятьдесятъ девятой (59) наказуется штрафомъ отъ пяти до пятидесяти франковъ.

Статья 84.

Всякое нарушение статьи шестьдесятъ четвертой (64) наказуется штрафомъ отъ пяти до ста франковъ.

Статья 85.

Всякое нарушение постановлений статей шестидесятой и шестьдесятъ первой (60, 61) наказуется штрафомъ отъ пяти до двухсотъ франковъ.

§ 4. Нарушения, совершенныя патентованными лоцманами.

Article 79.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-et-un, vingt-quatre, trente-et-un et trente-sept (21, 24, 31, 37) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

Article 80.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-deux, vingt-trois, trente-deux, trente-trois et cinquante (22, 23, 32, 33, 50) est punie d'une amende de dix à cent francs.

§ 3. Contraventions à la police des ports.

Article 81.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cinquante-trois, cinquante-cinq, cinquante-six, cinquante-sept, cinquante-huit et soixante-deux (53, 55, 56, 57, 58, 62) est punie d'une amende de cinq à vingt francs.

Article 82.

Toute contravention à l'article soixante-cinq (65) est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

Article 83.

Toute contravention à l'article cinquante-neuf (59) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

Article 84.

Toute contravention à l'article soixante-quatre (64) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

Article 85.

Toute contravention aux dispositions des articles soixante et soixante-et-un (60, 61) est punie d'une amende de cinq à deux-cents francs.

§ 4. Contraventions commises par les pilotes brevetés.

Статья 86.

Всякое нарушение постановлений статьи семидесятой (70) наказывается штрафомъ отъ пяти до пятидесяти франковъ.

§ 5. Оскорбленіе словомъ и дѣйствиємъ.

Статья 87.

Всякая обида или оскорбленіе, нанесенныя назначеннымъ для поддержанія полиціи судоходства агентамъ, при исполненіи ими служебныхъ обязанностей и всякая противъ нихъ угроза, а равно всякое оскорбленіе и обида, направленныя противъ власти, которою сказанные агенты поставлены, наказываются штрафомъ отъ пяти и не свыше пятидесяти франковъ.

За оскорбленіе дѣйствиємъ, учиненное надъ чинами полиціи, или за попытку такового при исполненіи ими своихъ обязанностей, наивысшій штрафъ можетъ быть назначенъ въ двѣсти франковъ, независимо отъ преслѣдованія виновнаго подлежащею властью.

Отдѣленіе В.

Правила касательно примѣненія штрафовъ.

Статья 88.

Штрафъ не примѣняется къ нарушеніямъ, происшедшимъ невольно, въ силу обстоятельствъ.

Статья 89.

Въ случаѣ вторичнаго нарушенія, высшій размѣръ взысканія можетъ быть удвоенъ.

Нарушеніе признается вторичнымъ, если оно повторилось въ теченіи одного и того же года.

Статья 90.

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

Статья 91.

Шкипера и судохозяева отвѣтственны за нарушение, совершенныя людьми ихъ экипажа.

Article 86.

Toute contravention aux dispositions de l'article soixante-dix (70) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 5. Injures et voies de fait.

Article 87.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la 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 de cinq francs et de cinquante francs au plus.

S'il y a une voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à deux-cents francs, sans préjudice à la poursuite devant l'autorité compétente.

SECTION B.

Règles pour l'application des amendes.

Article 88.

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

Article 89.

Le maximum des amendes peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsqu'une contravention se renouvelle dans l'espace d'un an.

Article 90.

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 91.

Les capitaines et patrons sont responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Статья 92.

Во всякомъ случаѣ судно буксирное или дхтеръ, на коемъ было совершено нарушеніе, несетъ главнымъ образомъ обязанность уплаты наложеннаго штрафа, для покрытія коего оно можетъ быть севестровано чинами рѣчной полиціи.

Статья 93.

Субъ-Инспекторамъ судоходства и Капитанамъ надъ портомъ подсудны нарушенія, совершенныя въ предѣлахъ ихъ вѣдомства противъ постановленій настоящаго регламента и они рѣшаютъ, въ первой инстанціи, взысканіе штрафовъ, наложенныхъ за таковыя нарушенія.

Ихъ рѣшенія сообщаются чрезъ посредство Капитана надъ портомъ, гдѣ судно находится, а въѣ портовъ непосредственно Субъ-Инспекторами.

Сообщеніе можетъ быть также сдѣлано чрезъ посредство консульской власти флага.

Статья 94.

Вся сумма штрафовъ вносится въ кассу международной власти.

Статья 95.

Апелляціи на рѣшенія чиновъ полиціи, которыми присуждается взысканіе въ первой инстанціи, вносятся въ трехмѣсячный по объявленіи срокъ въ Смѣшанную Коммисію.

Въ случаѣ апелляціи, вся сумма штрафа вносится временно на храненіе въ кассу Смѣшанной Коммисіи, въ которой остается въ депозитѣ до тѣхъ поръ, пока дѣло не будетъ окончено.

Апелляціи не принимаются по истеченіи трехмѣсячнаго срока со дня объявленія рѣшенія, и сумма штрафа остается окончательно въ вѣдѣніи Смѣшанной Коммисіи.

Article 92.

En tout état de cause, le bâtiment, remorqueur ou allège, à bord duquel une contravention a été commise, demeure affecté par privilège au paiement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par les agents proposés à la police du fleuve.

Article 93.

Les Sous-Inspecteurs de la navigation et les Capitaines de port connaissent des contraventions commises, 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 par l'entremise du Capitaine du port où le bateau se trouve, ou hors des ports directement par les Sous-Inspecteurs.

La notification peut aussi être faite valablement par l'entremise de l'autorité consulaire du pavillon.

Article 94.

Le montant des amendes est versé à la caisse de l'autorité commune.

Article 95.

Les appels contre les jugements de condamnations rendus en première instance par les agents de police sont portés, dans les trois mois de la notification, devant la Commission Mixte.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de la Commission Mixte, dans laquelle il reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Les appels ne sont plus recevables après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la Commission Mixte.

РАЗДѢЛЪ Ш.

Исполненіе и надзоръ регламента.

Статья 96.

Исполненіе настоящаго регламента поручается власти Коммисіи, называемой «Смѣшанною Дунайскою Коммисіею», въ которой Австро-Венгрія, Болгарія, Румынія и Сербія будутъ имѣть представителемъ по одному делегату. Предсѣдательство въ этой Коммисіи принадлежитъ Австро-Венгерскому делегату.

Одинъ изъ членовъ Европейской Дунайской Коммисіи, назначаемый на шестимѣсячный періодъ времени, въ алфавитномъ порядкѣ государствъ, приметъ участіе въ работахъ Смѣшанной Коммисіи и будетъ пользоваться, во время своего участія, всѣми правами, принадлежащими другимъ ея членамъ.

Государства, уже имѣющія своихъ представителей въ Смѣшанной Коммисіи, не будутъ включены въ это чередованіе въ алфавитномъ порядкѣ.

Дабы членъ Европейской Коммисіи, такимъ образомъ назначенный, имѣлъ возможность принять участіе въ преніяхъ Смѣшанной Коммисіи, послѣдняя препровождаетъ ему программу своихъ работъ за мѣсяцъ до открытія каждой сессіи.

Европейская Коммисія, когда признаетъ сіе нужнымъ, можетъ требовать отъ Смѣшанной Коммисіи, чрезъ посредство своего делегата, необходимыя для нея свѣдѣнія относительно тѣхъ рѣшеній Смѣшанной Коммисіи, кои касаются свободы судоходства.

Статья 97.

Полномочія Смѣшанной Коммисіи будутъ продолжаться столько же времени, какъ и Европейской Дунайской Коммисіи, и эта Смѣшанная Коммисія подвергнется, въ случаѣ надобности, видоизмѣненіямъ, введеніе коихъ можетъ сдѣлаться необходимымъ въ ея составѣ и въ ея правахъ, подъ условіемъ сосуществованія обѣихъ Коммисій.

TITRE III.

EXÉCUTION ET SURVEILLANCE DES RÈGLEMENTS.

Article 96.

L'exécution du présent règlement est placée sous l'autorité d'une Commission dite «Commission Mixte du Danube,» dans laquelle l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie seront chacune représentées par un délégué. La présidence de cette Commission appartiendra au délégué de l'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission Européenne du Danube, désigné pour une période de six mois, par ordre alphabétique des États, prendra part aux travaux de la Commission Mixte et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant à ses autres membres.

Les États déjà représentés à la Commission Mixte ne seront pas compris dans ce roulement alphabétique.

Afin que le membre de la Commission Européenne ainsi désigné soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission Mixte, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission Mixte, par l'entremise de son délégué, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission Mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Article 97.

Les pouvoirs de la Commission Mixte auront une durée égale à ceux de la Commission Européenne du Danube, et cette Commission Mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la coexistence des deux Commissions.

Статья 98.

Смѣшанная Коммисія будетъ имѣть каждый годъ двѣ сессіи обыкновенныя, которыя будутъ назначены такимъ образомъ, дабы избѣгать одновременнаго собранія Смѣшанной и Европейской Коммисій.

Рѣшенія ея постановляются по большинству голосовъ.

Она сама выработаетъ для себя внутренней регламентъ порядка своихъ работъ, равно какъ спеціальныя инструкціи своимъ агентамъ по примѣненію настоящаго регламента, исключая пунктовъ, по коимъ рѣшенія уже постановлены настоящимъ регламентомъ. Коммисія въ своей сессіи приступитъ къ назначенію агентовъ, означенныхъ въ статьѣ 100 подъ номерами 1, 2 и 4.

Во всякомъ случаѣ, внутренней регламентъ и инструкціи, имѣющіе общій регламентарный характеръ, какъ напримѣръ тѣ, о коихъ говорится въ статьѣ 9 международнаго акта отъ 2-го Ноября 1865 года о судоходствѣ въ устьяхъ Дуная, будутъ сообщаемы предварительно въ Европейскую Коммисію и не будутъ приводимы въ дѣйствіе ранѣе, чѣмъ эта Коммисія найдетъ ихъ соответствующими началамъ, послужившимъ основаніемъ настоящаго регламента.

Статья 99.

Издержки администраціи падаютъ на Государства, имѣющія своихъ представителей въ Смѣшанной Коммисіи, въ слѣдующей пропорціи: Австро-Венгрія — на четыре десятыхъ, Румынія — на четыре десятыхъ, Болгарія и Сербія — по одной десятой каждая.

Во второмъ обыкновенномъ собраніи, Смѣшанная Коммисія опредѣляетъ свой бюджетъ на слѣдующій годъ.

Вносы будутъ производимы Государствами впередъ на каждое полугодіе. Штрафы, взимаемые за нарушеніе настоящаго регламента, будутъ вносимы въ кассу Смѣшанной Коммисіи для употребленія ихъ на надобности службы.

Article 98.

La Commission Mixte tiendra chaque année deux sessions ordinaires qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission Mixte et de la Commission Européenne.

Ses décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents en vue de l'application du présent règlement, sauf les points sur la solution desquels le présent règlement a statué lui-même. La Commission procédera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'article 100, sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et réglementaire, telles que celles dont il est question dans l'article 9 de l'acte public du 2 Novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission Européenne, et ne seront appliqués qu'après que cette Commission les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent règlement.

Article 99.

Les frais d'administration seront à la charge des États représentés dans la Commission Mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante: l'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes et la Bulgarie et la Serbie, chacune pour un dixième.

À la seconde réunion ordinaire, la Commission Mixte fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des États seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent règlement seront versées dans la caisse de la Commission Mixte, pour être affectées aux besoins du service.

Статья 100.

Нижезначенные агенты будутъ отправлять свои обязанности, каждый въ предѣлахъ своего вѣдомства, подъ вѣдѣніемъ Смѣшанной Комисіи, а именно:

- 1) Инспекторъ;
- 2) Субъ-Инспекторы;
- 3) Капитаны надъ портомъ, насколько ихъ дѣятельность будетъ проявляться на водномъ пути;
- 4) Секретарь и второстепенные агенты.

Статья 101.

Чины, означенные въ предъидущей статьѣ, выбираются между компетентными лицами; они назначаются и получаютъ содержаніе какъ ниже слѣдуетъ:

Инспекторъ назначается и получаетъ содержаніе отъ Смѣшанной Комисіи, равно какъ Секретарь и второстепенные агенты.

Субъ-Инспекторы и Капитаны надъ портомъ назначаются и получаютъ содержаніе отъ подлежащихъ прибрежныхъ Государствъ, которые будутъ сообщать Смѣшанной Комисіи, какъ о назначеніяхъ, такъ и замѣщеніяхъ этихъ агентовъ.

Вышепоименованные агенты, исключая Субъ-Инспекторовъ и Капитановъ надъ портомъ, могутъ быть увольняемы Смѣшанною Комисією.

Статья 102.

Инспекторъ обязанъ наблюдать въ административномъ порядкѣ за точнымъ соблюденіемъ постановленій настоящаго регламента и устанавливать единообразіе въ его примѣненіи.

Въ этомъ отношеніи онъ считается непосредственнымъ начальникомъ Субъ-Инспекторовъ и Капитановъ надъ портомъ.

Статья 103.

Дунай отъ Желѣзныхъ Воротъ до Браилова будетъ раздѣленъ, по лѣвому берегу, на 4 отдѣла инспекціи, изъ коихъ:

Article 100.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, sous les ordres de la Commission Mixte, savoir:

- 1) un Inspecteur;
- 2) des Sous-Inspecteurs;
- 3) des Capitaines de port, pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale;
- 4) un Secrétaire et des agents subalternes.

Article 101.

Les agents désignés à l'article précédent seront choisis parmi des personnes compétentes; ils seront nommés et rétribués comme suit:

L'Inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission Mixte, ainsi que le Secrétaire et les agents subalternes.

Les Sous-Inspecteurs et Capitaines de port seront nommés et rétribués par les États riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission Mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

Les agents ci-dessus nommés, sauf les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, pourront être révoqués par la Commission Mixte.

Article 102.

L'Inspecteur est appelé à veiller par voie administrative à la stricte observation des dispositions du présent règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport, il est considéré comme directement préposé aux Sous-Inspecteurs et aux Capitaines de port.

Article 103.

Le Danube entre les Portes de Fer et Braïla sera divisé, sur la rive gauche, en quatre sections d'inspection, dont:

первый будетъ простираться отъ Желѣзныхъ Воротъ до Бекета включительно;

второй—отъ Бекета до Зимницы включительно;

третій — отъ Зимницы до Каларашъ-Силистріи;

четвертый, заключающій оба берега,—отъ Калараша-Силистріи до Браилова исключительно.

По правому берегу оны будутъ раздѣлены на три отдѣленія, изъ коихъ:

первое будетъ простираться отъ Желѣзныхъ Воротъ до устьевъ Тимока;

второе—отъ Тимова до Никополя включительно;

третье—отъ Никополя до Силистріи включительно.

Мѣстопребываніе cadaго изъ Субъ-Инспекторовъ будетъ впослѣдствіи опредѣлено прибрежными Государствами, по соглашенію съ Смѣшанною Коммисією.

Статья 104.

Прибрежныя Государства будутъ оказывать Смѣшанной Коммисіи и ея агентамъ все содѣйствіе, въ которомъ она будетъ имѣть надобность при исполненіи ея обязанностей.

Статья 105.

Порты или пристани, лежащія на протяженіи cadaго рѣчнаго отдѣла, для которыхъ прибрежныя Государства назначать Капитановъ надъ портомъ, согласно постановленію настоящаго регламента, не будутъ включены въ вѣдомство Субъ-Инспектора отдѣла. Порты или пристани будутъ поставлены подъ надзоръ Капитановъ надъ портомъ, которые будутъ зависѣть непосредственно отъ Инспектора и должны будутъ слѣдовать его указаніямъ во всемъ томъ, что относится до ихъ дѣятельности на рѣчномъ пути.

Подъ наименованіемъ порта въ смыслѣ настоящаго регламента разумѣется часть рѣки, заключающаяся между двумя прямыми линіями,

la première s'étendra des Portes de Fer à Beket inclusivement;

la seconde, de Beket jusqu'à Simnitza inclusivement;

la troisième, de Simnitza jusqu'à Calarash-Silistrie;

la quatrième, comprenant les deux rives, de Calarash-Silistrie jusqu'à Braila exclusivement.

Sur la rive droite il sera divisé en trois sections, dont:

la première s'étendra des Portes de Fer jusqu'à l'embouchure du Timok;

la seconde, du Timok jusqu'à Nicopolis inclusivement;

la troisième, de Nicopolis jusqu'à Silistrie inclusivement.

La résidence de chacun des Sous-Inspecteurs sera ultérieurement fixée par les États riverains, de concert avec la Commission Mixte.

Article 104.

Les États riverains préféreront à la Commission Mixte et à ses agents tout le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

Article 105.

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les États riverains auront institué des Capitaines de port, conformément aux dispositions du présent règlement, ne seront pas compris dans le ressort du Sous-Inspecteur de la section. Les ports ou échelles seront placés sous la surveillance des Capitaines de port, lesquels relèveront directement de l'Inspecteur et seront tenus de suivre ses instructions, pour tout ce qui concernera leur action, sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant,

идущими перпендикулярно берегамъ отъ границъ сказанныхъ портовъ или пристаней, выше и ниже теченія до талвега рѣки.

Если противоположный берегъ принадлежитъ тому же Государству, портъ заключаетъ въ себѣ также и часть рѣки по ту сторону талвега, между помянутыми двумя линіями, продолженными до сказаннаго берега, за исключеніемъ, впрочемъ, того случая, когда на другомъ берегу, въ тѣхъ же водахъ, существуетъ портъ или пристань, гдѣ есть Капитанъ надъ портомъ.

Суда, находящіяся въ плаваніи и проходящія, не останавливаясь, воды порта, не подчиняются юрисдикціи Капитановъ надъ портомъ; лишь Инспекторъ и Субъ-Инспекторы имѣютъ право надзора за этими судами.

Статья 106.

Спеціальныя обязанности рѣчной судебной полиціи исполняются Субъ-Инспекторами и Капитанами надъ портомъ, каждымъ въ части подчиненной его наблюденію, и апелліаціи подаются въ Смѣшанную Коммисію, которая рѣшаетъ въ послѣдней инстанціи.

Если Субъ-Инспекторы, при исполненіи своихъ обязанностей, замѣтятъ нарушеніе постановленій, совершенное внѣ круга ихъ вѣдомства, то они констатируютъ фактъ этихъ нарушеній и сообщаютъ таковой подлежащему Субъ-Инспектору.

Статья 107.

Смѣшанная Коммисія будетъ имѣть свое пребываніе въ Журжево.

Статья 108.

Статьи 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 и 10, равно какъ статьи отъ 96 до 108 включительно настоящаго регламента, не могутъ быть измѣнены иначе, какъ по соглашенію заинтересованныхъ Державъ. Другія статьи могутъ быть измѣнены Смѣшанною Коммисіею, но не иначе, какъ при участіи Европейской Дунайской Коммисіи.

normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un Capitaine de port.

Les bâtimens en cours de navigation et traversant les eaux d'un port, sans s'y arrêter, ne sont pas soumis à la juridiction des Capitaines de port; l'inspecteur et les Sous-Inspecteurs sont seuls compétens pour agir à l'égard de ces bâtimens.

Article 106.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, par chacun dans son domaine de surveillance, et les appels seront portés devant la Commission Mixte, qui jugera en dernier ressort.

Si, dans l'exercice de leurs fonctions, les Sous-Inspecteurs avaient à relever des contraventions commises en dehors de leur ressort, ils constateraient ces contraventions et les porteraient à la connaissance du Sous-Inspecteur compétent.

Article 107.

La Commission Mixte aura son siège à Giurgevo.

Article 108.

Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, et 10, ainsi que les articles 96 à 108 inclusivement du présent règlement, ne pourront être modifiés qu'à la suite d'une entente des Puissances intéressées. Les autres articles ne pourront être modifiés par la Commission Mixte qu'avec le concours de la Commission Européenne du Danube.

458. О Декларациі о взаимномъ признаніи мѣрительныхъ свидѣтельствъ торговыхъ судовъ Россіи и Италіи.

Министръ Юстиціи предложилъ Правительствующему Сенату сообщенную ему Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, вмѣстѣ съ русскимъ переводомъ, засвидѣтельствованную копію съ подписанной ^{17/28} Марта 1884 г., съ Высочайшаго соизволенія, Россійско-ИМПЕРАТОРСКИМЪ Посломъ въ Римѣ и Итальянскимъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, Декларациі о взаимномъ признаніи мѣрительныхъ свидѣтельствъ торговыхъ судовъ.

ДЕКЛАРАЦІЯ.

Въ слѣдствіе измѣненій, введенныхъ въ Италіи въ системѣ измѣренія торговыхъ судовъ Королевскимъ декретомъ отъ 30 Іюля 1882 года, нижеподписавшіеся, надлежащимъ образомъ уполномоченные своими Правительствами, постановили отмѣнить декларацію отъ ^{14/26} Мая 1881 года и замѣнить новою, слѣдующаго содержанія:

Статья 1.

Россійскія суда, снабженныя мѣрительными свидѣтельствами, выданными въ Россіи послѣ ^{19/31} Декабря 1879 года, и финляндскія суда, снабженныя мѣрительными свидѣтельствами, выданными въ Финляндіи послѣ 31 Мая 1877 года, при входѣ въ италіянскіе порты, равно какъ италіянскія суда, снабженныя мѣрительными свидѣтельствами, выданными въ Италіи нарушеннымъ судамъ послѣ 30 Іюня 1873 года и пароходамъ послѣ 21 Сентября 1882 года, при входѣ въ Россійскіе или финляндскіе порты, будутъ изъяты отъ переизмѣренія и чистая грузовая вмѣстимость судовъ, показанная въ этихъ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ, будетъ принимаема за основаніе для исчисленія корабельныхъ пошлинъ.

Статья 2.

Имѣя въ виду, что Россійскія правила объ измѣреніи судовъ не вполне согласуются съ италіянскими правилами относительно способа, принятаго для опредѣленія помѣщениій, занимаемыхъ машиною и угольными

DÉCLARATION.

Par suite des modifications apportées en Italie par le Décret Royal du 30 Juillet 1882 au système de jaugeage des bâtimens de commerce, les Soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernemens, sont convenus que la Déclaration échangée le ^{14/26} Mai 1881 sera rapportée, et remplacée par une nouvelle Déclaration, dont la teneur est comme suit:

Article 1.

Les navires Russes munis de certificats de jauge délivrés en Russie après le ^{19/31} Décembre 1879 et les navires Finlandais munis de certificats de jauge délivrés en Finlande après le 31 Mai 1877, arrivant dans un port Italien, ainsi que les navires Italiens munis de certificats de jauge délivrés en Italie, aux voiliers après le 30 Juin 1873 et aux vapeurs après le 21 Septembre 1882, arrivant dans un port Russe ou Finlandais, seront exemptés de rejaugage et la capacité nette des navires inscrite dans ces certificats sera admise comme base pour le calcul des droits de navigation.

Article 2.

Les dispositions du Règlement Russe ne s'accordant pas entièrement avec les dispositions Italiennes relativement au mode suivi pour déterminer les espaces destinés à la machine et aux soutes à charbon des bateaux à vapeur, les

ящиками на пароходахъ, вычеты въ этомъ отношеніи для приходящихъ въ російскіе порты итальянскихъ судовъ будутъ исчисляться безъ измѣренія оныхъ по цифрамъ, означеннымъ въ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ, согласно російскимъ правиламъ, утвержденнымъ $\frac{20 \text{ Декабря}}{1 \text{ Января}} 18\frac{79}{80}$ года.

Тотъ же порядокъ будетъ примѣняться и къ приходящимъ въ итальянскіе порты російскимъ судамъ, смотря по желанію ихъ шкиперовъ, и въ такомъ случаѣ будетъ поступаемо сообразно установленнымъ итальянскимъ правиламъ.

Статья 3.

Такъ какъ финляндскія и итальянскія правила объ измѣреніи судовъ по существу тождественны между собою, то предъидущая статья (№ 2) не примѣняется къ финляндскимъ судамъ въ Италиі, ни къ итальянскимъ судамъ въ Финляндіи, въ отношеніи коихъ будетъ поступаемо исключительно согласно статьѣ 1-й настоящей деклараціи.

Статья 4.

Въ случаѣ перенѣренія отдѣльныхъ частей судна, плата будетъ исчисляться по дѣйствующимъ въ обѣихъ странахъ правиламъ и только за тѣ части, которыя были дѣйствительно измѣрены.

Статья 5.

Вышеозначенныя правила примѣняются также къ судамъ, приводимымъ въ движеніе посредствомъ всякаго другаго рода механическихъ двигателей.

Статья 6.

Настоящая декларація войдетъ въ силу $\frac{19 \text{ Юни}}{1 \text{ Юли}}$ сего года.

Въ удостовѣреніе чего нижеподписавшіеся

déductions à cet égard seront, pour les navires italiens abordant dans un port russe, calculées d'après les chiffres indiqués dans les certificats de jauge en conformité du Règlement Russe sanctionné le $\frac{20 \text{ Décembre}}{1 \text{ Janvier}} 18\frac{79}{80}$ sans mesurage du navire.

Cette mesure sera applicable dans les ports Italiens aux navires Russes y abordant si les Capitaines des dits navires en expriment le désir et, dans ce cas, on se conformera aux dispositions du Règlement Italien.

Article 3.

Les Règlements Finlandais et Italiens étant en substance les mêmes, l'article qui précède (№ 2) ne concerne pas les navires Finlandais en Italie ni les navires Italiens en Finlande, pour lesquels on procédera exclusivement d'après l'article 1 de la présente Déclaration.

Article 4.

En cas de remesurage partiel des navires, les frais seront calculés d'après les Règlements en vigueur dans les pays respectifs, mais seulement pour le mesurage des espaces qui ont été réellement jaugés.

Article 5.

Les prescriptions ci-dessus sont applicables aussi aux navires munis de tout autre moteur mécanique.

Article 6.

La présente Déclaration entrera en vigueur le $\frac{19 \text{ Juin}}{1 \text{ Juillet}}$ de cette année.

En foi de quoi les Soussignés ont apposé leur

снабдили оную своими подписями съ приложеніемъ печатей своихъ гербовъ.

Учнено въ двухъ экземплярахъ въ Римѣ, 29 Марта 1884 года.

Посоль Е. В. ИМПЕ- Министръ Иностран-
РАТОРА Всероссий- ныхъ Дѣлъ Е. В. Ко-
скаго при Е. В. Ко- роля Италіанскаго.
роля Италіанскомъ.

(подп.) *Исккуль.* (подп.) *Дж. Манчини.*
(М. П.) (М. П.)

signature, ainsi que le cachet de leurs armes.

Fait en double à Rome, le 29 Mars 1884.

L'Ambassadeur de S. M. Le Ministre des affaires
l'EMPEREUR de toutes étrangères de S. M. le
les Russies près S. M. le Roi d'Italie.
Roi d'Italie.

(signé) *Uexkull.* (signé) *G. Mancini.*
(L. S.) (L. S.)

459. О принятіи капиталовъ, пожертвованныхъ въ вѣдѣніе С.-Петербургскаго Попечительнаго Совѣта заведеній общественнаго призрѣнія.

Статсъ-Секретарь Гротъ увѣдомилъ Министра Юстиціи, что въ вѣдѣніе С.-Петербургскаго Попечительнаго Совѣта заведеній общественнаго призрѣнія пожертвованы капиталы:

а) отъ вдовы боцмана Анны Эрикъ-Врублевской—2400 руб., въ государственныхъ 5% банковыхъ билетахъ, на учрежденіе и содержаніе изъ процентовъ съ сего капитала одной постоянной кровати въ полудомнатѣ С.-Петербургскихъ городскихъ богадѣлень, съ замѣщеніемъ таковой первоначально самою Врублевскою, а по выбитіи ея—по усмотрѣнію вдовы утеръ-офицера Марьи Семеновой, которая, въ свою очередь, можетъ передать это право тому лицу или учрежденію, которому пожелаетъ, и б) отъ душеприкащика умершей дочери Обергауптмана V класса Надежды Походяпиной—3600 руб., въ облигаціяхъ Одесскаго Городскаго Кредитнаго Общества, для учрежденія одной пенсіонерской кровати въ богадѣльнѣ Цесаревича Николая Александровича, въ память покойныхъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Прянишникова и супруги его Вѣры, съ назначеніемъ, первою пенсіонеркою дѣвицы Степаненковой. Порядокъ дальнѣйшаго замѣщенія кровати имѣеть принадлежать начальству богадѣлень.

На принятіе означенныхъ капиталовъ жертвователей и на учрежденіе кроватей одной—въ городскихъ богадѣльняхъ, а другой—въ богадѣльнѣ Цесаревича Николая Александровича, на изъясненныхъ выше условіяхъ, въ 28-й день Апрѣля 1884 года, воспослѣдовало Высочайше ГСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА соизволеніе.