



СОБРАНИЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

18 Іюня 1903 г.

№ 68.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Ст. 701. Объ изданіи: 1) положенія о судоходствѣ и судоходной полиціи на р. Прутѣ, 2) временнаго тарифа судоходныхъ пошлинъ и 3) положенія о санитарномъ надзорѣ надъ судоходствомъ по означенной рѣкѣ.

Распоряженіе, предложенное Правительствующему Сенату

Министромъ Юстиціи.

701. Объ изданіи: 1) положенія о судоходствѣ и судоходной полиціи на р. Прутѣ, 2) временнаго тарифа судоходныхъ пошлинъ и 3) положенія о санитарномъ надзорѣ надъ судоходствомъ по означенной рѣкѣ.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, отношеніемъ отъ 6 іюня 1903 года за № 2980, увѣдомилъ, что на основаніи конвенціи объ измѣненіи нѣкоторыхъ постановленій условія ^{3/15} декабря 1866 года касательно судоходства по р. Пруту, заключенной между Россіей, Австро-Венгеріей и Румыніей ^{18 февраля}/_{2 марта} 1895 года и опубликованной въ № 181 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства за 1895 годъ, Прутская Смѣшанная Коммисія издала, съ одобренія трехъ заинтересованныхъ Правительствъ, выработанные ею: 1) положеніе о судоходствѣ и судоходной полиціи на р. Прутѣ, 2) временный тарифъ судоходныхъ пошлинъ и 3) положеніе о санитарномъ надзорѣ надъ судоходствомъ по означенной рѣкѣ,—присовокупивъ, что таковыя правила вступятъ въ силу ^{18 іюни}/_{1 іюли} 1903 года.

Сообщенный Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ текстъ означенныхъ правилъ, вмѣстѣ съ русскимъ переводомъ, Министръ Юстиціи предложилъ Правительствующему Сенату, для сра- публикованія.

ПОЛОЖЕНІЕ

о судоходствѣ и судоходной полиціи на Прутѣ,

составленное Постоянною Смѣшанною Коммисією, учрежденною на основаніи Конвенціи, подписанной въ Букарестѣ $\frac{3}{15}$ декабря 1866 года.

Прутская Смѣшанная Коммисія:

Во исполненіе 26 статьи Конвенціи, подписанной въ Букарестѣ $\frac{3}{15}$ декабря 1866 г. уполномоченными Россіи, Австро-Венгрии и Румыніи, которою постановляется, что судоходство по Пруту будетъ управляться Положеніемъ о судоходствѣ и судоходной полиціи, выработаннымъ сказаною Коммисією и утвержденнымъ тремя договаривающимися Державами;

Въ виду постановленій Конвенціи, подписанной въ Букарестѣ $\frac{18 \text{ февраля}}{2 \text{ марта}}$ 1895 года Уполномоченными Россіи, Австро-Венгрии и Румыніи;

Въ виду 85 статьи Положенія о судоходствѣ и рѣчной полиціи отъ $\frac{27 \text{ января}}{8 \text{ февраля}}$ 1871 года; Устанавлиетъ Положеніе нижеслѣдующаго содержанія:

РАЗДѢЛЪ I.

Общія постановленія.

Ст. 1. Плаваніе по рѣкѣ Пруту совершенно свободно, и относительно купеческихъ судовъ не можетъ быть воспрещено никакому флагу. Но суда и ихъ экипажи обязаны въ точности сообразоваться съ постановленіями настоящаго положенія и съ приказаніями, которыя, въ видахъ исполненія означенныхъ постановленій, будутъ давать имъ должностныя лица, на которыя возложено примѣненіе онаго. Они въ особенности обязаны поднимать національный флагъ по первому требованію помянутыхъ лицъ.

Ст. 2. Шкиперамъ дальняго плаванія и каботажнымъ лоцманамъ, записаннымъ въ лоцманскіе списки при Главной Инспекціи Дунайскаго судоходства или у Капитана надъ Сулинскимъ портомъ, и вообще всѣмъ судовщикамъ и проводникамъ барокъ, занимающимся морскимъ или рѣчнымъ плаваніемъ, дозволяется управлять судами на Прутѣ, въ качествѣ шкиперовъ, судовщиковъ или проводниковъ, при чемъ не требуется отъ нихъ представленія никакихъ другихъ удостовѣреній въ ихъ способности, кромѣ тѣхъ дипломовъ или патентовъ, которые имъ установленнымъ порядкомъ выданы отъ той власти, отъ которой они зависятъ.

Судоходы же, не снабженные подобнымъ документомъ, обязаны испросить особый патентъ для того, чтобы имъ быть допущеннымъ къ управленію судами на Прутѣ. Этотъ патентъ выдается имъ ихъ отечественными властями, когда они суть подданные одного изъ прибрежныхъ Государствъ; въ противномъ случаѣ Инспекторомъ Прутскаго судоходства; и можетъ онъ выдаваться не иначе, какъ опытному судоходу, хорошаго поведенія и имѣющему потребныя для занятія судоходствомъ свѣдѣнія.

Правила, изложенныя въ настоящей статьѣ, распространяются и на проводниковъ судовъ, построенныхъ для совершенія одного только рейса по Пруту.

R È G L E M E N T

de navigation et de police applicable au Pruth

arrêté par la Commission mixte permanente du Pruth instituée conformément à la Convention signée à Bucarest le 3/15 Décembre 1866.

La Commission mixte du Pruth:

En exécution de l'Art. 26 de la Convention signée à Bucarest le 3/15 Décembre 1866, par les Délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Roumanie et de la Russie, portant que la navigation du Pruth sera régie par un Règlement de navigation et de police élaboré par ladite Commission mixte et approuvé par les trois Gouvernements signataires;

Vu les dispositions de la Convention signée à Bucarest le $\frac{18 \text{ Février}}{2 \text{ Mars}}$ 1895, par les Plénipotentiaires de l'Autriche-Hongrie, de la Roumanie et de la Russie;

Vu l'art. 85 du Règlement de navigation et de police du $\frac{27 \text{ Janvier}}{8 \text{ Février}}$ 1871;

Arrête le Règlement dont la teneur suit:

T I T R E I.

Dispositions générales.

Art. 1. La navigation du Pruth est entièrement libre et ne peut sous le rapport du commerce être interdite à aucun pavillon. Les bateaux et leurs équipages sont tenus toutefois de se conformer strictement aux dispositions du présent règlement et aux injonctions qui leur sont adressées, en exécution, de ces dispositions, par les agents chargés de les appliquer. Ils sont tenus notamment de hisser leurs couleurs nationales à la première réquisition des dits agents.

Art. 2. Les capitaines au long cours ou au cabotage, les pilotes immatriculés à l'Inspection de la navigation du Danube ou au Capitanat du port de Soulina, et en général tous les patrons ou conducteurs de barques pratiquant la navigation fluviale ou maritime, sont admis à diriger les bateaux dans le Pruth, en qualité de capitaines, patrons ou conducteurs, sans avoir à produire d'autres justifications de leur capacité que les diplômes ou brevets qui leur ont été régulièrement délivrés par l'autorité de laquelle ils relèvent.

Les marins non munis d'un pareil document sont tenus de se faire délivrer une patente spéciale pour être admis à diriger les bateaux dans le Pruth. Cette patente leur est délivrée par leur autorité nationale, s'ils sont sujets de l'un des Etats riverains, et dans le cas contraire par l'Inspecteur de la navigation du Pruth; elle ne peut l'être qu'à des marins expérimentés, de bonne conduite, et possédant les connaissances nécessaires pour l'exercice de la navigation.

Les dispositions du présent article sont applicables même aux conducteurs des bateaux construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth.

Ст. 3. Патенты, выдаваемые на основании 2 пункта предыдущей статьи, могут быть отбираемы тою же властью, отъ которой оныя выданы, по собственному ея усмотрѣнію, или же по требованію Инспектора Прутскаго судоходства, отъ тѣхъ шкиперовъ, судовщиковъ или проводниковъ, которые оказались виновными въ троекратномъ нарушеніи постановленій настоящаго положенія.

Плаваніе по Пруту можетъ быть также Инспекторомъ Прутскаго судоходства воспрещено всякому шкиперу, лоцману, или судоходу, отъ какой бы власти ни былъ ему выданъ его дипломъ или патентъ, послѣ третьяго штрафованія его за нарушеніе постановленій настоящаго положенія.

Ст. 4. Проводники плотовъ и лѣсныхъ гонокъ освобождаются отъ обязанности имѣть патентъ, указанный въ ст. 2; они обязаны имѣть только документы, потребные для удостовѣренія въ ихъ личности.

Ст. 5. Каждое судно, плавающее на Прутѣ, обязано имѣть списокъ экипажа въ надлежащемъ порядкѣ, а плоты и лѣсныя гонки обязаны имѣть потребныя бумаги для засвидѣтельствованія личности находящихся при нихъ людей; эти документы должны храниться на суднѣ или на плоту во все время, пока судно, плотъ или лѣсная гонка находится въ пути или подъ грузомъ.

Ст. 6. Каждое плавающее на Прутѣ судно должно кромѣ того имѣть патентъ или иной какой-либо документъ, выданный отъ его національныхъ властей и удостовѣряющій въ его годномъ для плаванія состояніи, съ указаніемъ его вмѣстительности.

Независимо отъ этихъ документовъ, плавающіе на Прутѣ пароходы обязаны имѣть свидѣтельства о результатѣ испытаній, которымъ подвергался паровикъ.

Въ случаѣ неимѣнія указанныхъ въ сей статьѣ документовъ, парусныя суда, буксирныя баржи или пароходы для того, чтобы получить дозволеніе плавать по Пруту, должны подчиниться необходимому осмотру подлежащими властями одного изъ прибрежныхъ Государствъ, или же Инспекторомъ судоходства, которые и выдаютъ имъ, буде надлежитъ, потребные патенты и свидѣтельства.

Ст. 7. Машинисты на плавающихъ по Пруту пароходахъ должны во всякомъ случаѣ имѣть надлежащія свидѣтельства, удостовѣряющія въ томъ, что они имѣютъ требуемыя познанія для исполненія своихъ обязанностей согласно требованіямъ общественной безопасности.

Ст. 8. Суда вмѣстимостью менѣе восьми тоннъ, употребляемая для мѣстныхъ нуждъ, равно какъ проводники ихъ, освобождаются отъ обязанности имѣть при себѣ патенты, указанные въ статьяхъ 2 и 6 настоящаго положенія.

Равнымъ образомъ освобождаются отъ обязанности имѣть при себѣ патенты, указанные въ статьѣ 6, суда, построенныя на одинъ только рейсъ по Пруту, вверхъ или внизъ.

Ст. 9. Каждый судовщикъ или проводникъ обязанъ, прежде чѣмъ станетъ грузиться, или по крайней мѣрѣ до отправленія своего съ мѣста нагрузки, выправить накладную или коносаментъ, въ которомъ должны означаться:

Мѣсто нагрузки;

Имя отправителя;

Родъ и количество товара, и въ надлежащихъ случаяхъ число, вѣсъ, номера и знаки товарныхъ мѣстъ;

Мѣсто назначенія и имя получателя.

Накладная должна быть помѣчена числомъ и подписана какъ отправителемъ, такъ и судовщикомъ или проводникомъ.

Art. 3. Les patentes délivrées en exécution du deuxième alinéa de l'article précédent peuvent être retirées par l'Autorité de laquelle elles émanent, soit d'office, soit sur la réquisition de l'Inspecteur de la navigation du Pruth, aux capitaines, patrons, ou conducteurs reconnus coupables de trois cotraventions aux dispositions du présent règlement.

L'exercice de la navigation dans le Pruth peut également être interdit par l'Inspecteur à tout capitaine, pilote ou marin, quelle que soit l'autorité de laquelle il tient son diplôme ou brevet, après la troisième condamnation prononcée contre lui pour cotravention aux dispositions du présent règlement.

Art. 4. Les conducteurs de radeaux et trains de bois sont dispensés de l'obligation de se faire délivrer la patente prescrite par l'Art. 2; ils sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité.

Art. 5. Tout bateau naviguant dans le Pruth est tenu d'avoir un rôle d'équipage en ordre, et les radeaux et trains de bois de se munir des pièces nécessaires pour constater l'identité des hommes se trouvant à bord; ces documents doivent être conservés à bord aussi longtemps que le bateau, radeau ou train de bois est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 6. Tout bateau naviguant dans le Pruth doit en outre être muni d'une patente ou de toute autre document délivré par son autorité nationale, constatant qu'il se trouve en bon état de navigabilité et indiquant sa portée.

Indépendamment de ces documents, les bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth sont tenus d'avoir un certificat constatant le résultat des épreuves auxquelles leur chaudière a été soumise.

A défaut des documents dont il est parlé dans le présent article, les bateaux à voiles, chalands de remorque ou bateaux à vapeur sont tenus, pour être admis à naviguer dans le Pruth, de se soumettre aux constatations nécessaires devant les autorités compétentes de l'un des Pays riverains ou devant l'Inspecteur de la navigation, lesquelles autorités leur délivrent alors, s'il y a lieu, les patentes et certificats nécessaires.

Art. 7. Les machinistes des bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth, doivent, en tout état de cause, être munis des certificats nécessaires pour établir qu'ils possèdent les connaissances requises pour remplir leur service d'une manière conforme aux exigences de la sécurité publique.

Art. 8. Les embarcations d'une portée moindre à huit tonnes, employées aux besoins locaux sont exemptes, ainsi que leurs conducteurs, de l'obligation de porter les patentes prescrites par les articles 2 et 6 du présent règlement.

Sont également exemptes de l'obligation de porter la patente prescrite par l'article 6 les bateaux construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth, soit en amont, soit en aval.

Art 9. Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge ou tout au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou connaissance constatant:

Le lieu du chargement;

Les noms de l'expéditeur;

La nature et la quantité des marchandises, et, s'il y a lieu, le nombre, le poids, les numéros d'ordre et les marques des colis;

Le lieu de destination et les noms du destinataire.

La lettre de voiture est datée et doit être signée tant par l'expéditeur que par le patron ou conducteur.

Она должна быть составлена по крайней мѣрѣ въ двухъ экземплярахъ, изъ которыхъ одинъ долженъ находиться на суднѣ во все время, пока оно находится въ пути или подъ грузомъ.

Ст. 10. Если на одно и то же судно погружены товары, на которые составлено нѣсколько отдѣльныхъ накладныхъ или коносаментовъ, то должна быть составлена еще грузовая роспись (манифестъ), въ которую должны вноситься всѣ отдѣльные различные коносаменты съ ихъ номерами.

Принятіе или выгрузка части груза въ теченіе плаванія должны записываться въ грузовую роспись, которая должна быть подписана проводникомъ или судовщикомъ и находиться на суднѣ до полной выгрузки всего груза.

Ст. 11. Когда плоты или лѣсныя гонки употребляются на перевозку товаровъ на Прутѣ, ихъ судовщики или проводники обязаны соблюдать всѣ формальности, предписанныя выше въ статьяхъ 9 и 10.

Означенные судовщики или проводники обязаны во всѣхъ случаяхъ имѣть коносаменты, показывающіе число и размѣры бревенъ, содержащихся въ плоту или гонкѣ.

Ст. 12. Судовщики или проводники судовъ, плотовъ или лѣсныхъ гоногъ, идущихъ или стоящихъ на Прутѣ, обязаны предъявлять документы, о которыхъ говорится въ статьяхъ отъ 1 до 6 включительно и 9, 10 и 11 настоящаго положенія, по всякому требованію чиновъ судоходной полиціи на всемъ протяженіи рѣки, которые уполномочены дѣлать надписи о предъявленіи (визы) на экипажныхъ спискахъ и на грузовыхъ росписяхъ.

Машинисты на пароходахъ равнымъ образомъ обязаны предъявлять сказаннымъ чинамъ судоходной полиціи свидѣтельства, о которыхъ говорится выше, въ ст. 7.

Ст. 13. Судовщики или проводники судовъ, плотовъ или лѣсныхъ гоногъ, обязаны, даже безъ требованія, предъявлять пребывающимъ въ Унгенахъ или у устья Прута чиновникамъ, коимъ порученъ сборъ судоходныхъ пошлинъ, прежде, чѣмъ пройти чрезъ эти два мѣста, поднимаясь или спускаясь по рѣкѣ, судовой патентъ и экипажный списокъ или документъ, оный замѣняющій, и всѣ накладныя, коносаменты или грузовыя росписи, которыми означенные судовщики или проводники должны быть снабжены, по силѣ предшествующихъ статей; кромѣ того они обязаны при выгрузкѣ въ Унгенахъ или при выходѣ изъ Прута въ Дунай предъявить сборщикамъ пошлинъ квитанцію въ уплатѣ таможенныхъ и другихъ пошлинъ, которыя могли слѣдовать съ товаровъ или съ судовъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ они грузились.

Подлежащій сборщикъ пошлинъ дѣлаетъ надпись съ означеніемъ дня исполненія этой формальности на экипажномъ спискѣ или на замѣняющемъ оный документѣ каждаго судна, плота или лѣсной гонки, проходящихъ чрезъ пристань въ Унгенахъ или чрезъ мѣсто слиянія Прута съ Дунаемъ.

Проходъ чрезъ пристань въ Унгенахъ или чрезъ мѣсто слиянія Прута съ Дунаемъ не можетъ быть разрѣшенъ соотвѣтственнымъ агентомъ рѣчной полиціи никакимъ судамъ, транспортамъ, плотамъ или лѣснымъ гонкамъ, поднимающимся или спускающимся по рѣкѣ, если они не имѣютъ пропуска, выданнаго подлежащимъ сборщикомъ судоходныхъ пошлинъ.

РАЗДѢЛЪ II.

О судоходной полиціи на Прутѣ.

Глава I.

Общія правила.

Ст. 14. Каждый шкиперъ, корабельщикъ или проводникъ паруснаго судна или парохода, буксирной баржи, плота или лѣсной гонки, какъ на ходу, такъ и при стояніи на якорѣ

Elle est rédigée en deux originaux au moins, dont l'un doit se trouver à bord aussi longtemps que le bateau est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 10. Si le même bateau charge des marchandises pour lesquelles il a été dressé plusieurs lettres de voiture ou connaissements, il est rédigé un manifeste sur lequel les différents connaissements sont portés avec leurs numéros d'ordre.

Les chargements ou déchargements partiels effectués en cours de voyage sont mentionnés sur le manifeste, lequel est signé par le conducteur ou le patron et doit se trouver à bord jusqu'au déchargement complet de la cargaison.

Art. 11. Lorsque des radeaux ou trains de bois sont employés à transporter des marchandises sur le Pruth, leurs patrons ou conducteurs sont tenus de remplir toutes les formalités prescrites par les articles 9 et 10 qui précèdent.

Les dits patrons ou conducteurs sont tenus, en tout cas, d'être munis d'un connaissement constatant le nombre et la dimension des arbres composant les radeaux ou trains de bois.

Art. 12. Les patrons ou conducteurs de bateaux, radeaux, ou trains de bois naviguant ou stationnant dans le Pruth, sont tenus de produire les documents, dont il est parlé sous les articles 1 à 6 inclusivement et sous les articles 9, 10 et 11 du présent règlement, à toute réquisition des agents préposés à la police de la navigation sur tout le cours de la rivière, et ces agents sont autorisés à apposer leur visa sur les rôles d'équipage et sur les manifestes.

Les machinistes des bateaux à vapeur sont également tenus de produire à ces mêmes agents les certificats dont il est parlé à l'article 7 ci-dessus.

Art. 13. Les patrons ou conducteurs de bateaux, radeaux ou trains de bois sont tenus, même sans en être requis de produire aux agents chargés de la perception des taxes établis à Ungheni ou au confluent du Pruth, et avant de traverser ces deux endroits, soit à la remonte, soit à la descente, la patente des bateaux ainsi que le rôle d'équipage ou le document destiné à en tenir lieu, et toutes les lettres de voitures, connaissements ou manifestes dont les dits patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles précédents. Ils sont tenus, en outre, lorsqu'ils déchargent à Ungheni, ou sortent du Pruth, pour entrer dans le Danube, de produire aux percepteurs des taxes l'acquit des droits de douane ou autres, auxquels les marchandises embarquées ou les bateaux auraient été assujettis dans le lieu d'embarquement.

L'agent respectif chargé de la perception appose son visa, avec indication de la date de l'accomplissement de cette formalité, sur le rôle d'équipage ou sur le document destiné à en tenir lieu, de tout bateau, train de bois ou radeau traversant l'échelle d'Ungheni ou le confluent du Pruth avec le Danube.

Le passage de l'échelle d'Ungheni ou celui du confluent, soit à la remonte, soit à la descente, ne peut être accordé par l'agent respectif préposé sur ce point à la police de la navigation, à aucun bateau, transport, radeau ou train de bois, qui ne serait pas muni d'un laissez-passer délivré par le percepteur respectif des taxes.

TITRE II.

De la police de la navigation sur le Pruth.

CHAPITRE I.

Règles générales.

Art. 14. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau à voiles ou à vapeur, d'un chaland de remorque, radeau, ou train de bois, en cours de navigation ou stationnant, soit à

или причаленнымъ къ берегу, обязанъ наблюдать, чтобы его судно не причиняло ни препятствій судоходству, ни вреда другимъ судамъ или пристанямъ, багенамъ, знакамъ, бечевникамъ или другимъ приспособленіямъ для судоходства, помѣщающимся на водѣ или на берегахъ; равнымъ образомъ долженъ онъ съ такою же заботливостью оберегать свое собственное судно.

Шкиперу, судовщику или проводнику воспрещено отлучаться съ судна, транспорта, плота или лѣсной гонки ввѣренныхъ его управленію, во все время пока они въ ходу.

Ст. 15. Плаваніе по Пруту воспрещается судамъ вмѣстимостью болѣе трехсотъ тоннъ.

Численный составъ экипажа судна, во время хода сего послѣдняго, со включеніемъ шкипера или проводника не можетъ быть менѣе нижеслѣдующаго, при слѣдованіи вверхъ по рѣкѣ—2 человекъ для судовъ вмѣстимостью менѣе 100 тоннъ; 3 человекъ—для судовъ вмѣстимостью болѣе 100 тоннъ. При слѣдованіи внизъ по рѣкѣ 4 человекъ для судовъ вмѣстимостью менѣе 80 тоннъ, 5 человекъ—для судовъ вмѣстимостью отъ 80 до 120 тоннъ, 6 человекъ для судовъ вмѣстимостью отъ 120 до 200 тоннъ и 7 человекъ для судовъ вмѣстимостью отъ 200 до 300 тоннъ.

Ст. 16. Суда, плавающія по Пруту, должны имѣть осадку по крайней мѣрѣ на полфута менѣе глубины судоходнаго фарватера.

Для облегченія чинамъ судоходной полиціи наблюденія за осадкой, всякое судно должно быть снабжено по обоимъ бортамъ ясно видимыми тремя указателями, однимъ на носу, другимъ на срединѣ судна и третьимъ на кормѣ. Указатели эти должны показывать дѣленіе или въ англійскихъ футахъ и дюймахъ, или въ дециметрахъ и сантиметрахъ.

Суда, извѣстныя подъ наименованіемъ «Граница», должны быть нагружаемы такъ, чтобы ихъ ватерлинія была по крайней мѣрѣ на пять сантиметровъ ниже нижней части линіи планшира.

Ст. 17. Плавающія по Пруту суда обязаны держать свои якоря на палубѣ и отнюдь не должны подвѣшивать ихъ подъ крамбалами или прикрѣплять ихъ за бортами судна. Суда, спускающіяся по рѣкѣ внизъ, обязаны кромѣ того имѣть якорь на кормѣ постоянно наготовѣ, чтобы бросить его въ воду или на берегъ, дабы имъ легко было остановиться въ случаѣ надобности.

Ст. 18. Строго запрещается бросать якорь или швартоваться въ фарватерѣ, или даже около береговъ, въ излучинахъ рѣки.

Равнымъ образомъ воспрещается судну, стоящему около берега и желающему держаться въ нѣкоторомъ разстояніи отъ онаго, бросать якорь въ фарватеръ и тѣмъ заградить проходъ спускающимся судамъ.

Никогда не должно, внѣ пристаней, стоять двумъ или болѣе судовъ, на якоряхъ или ошвартованныхъ бортъ о бортъ, вдоль бечевника.

Ст. 19. Когда судно, плотъ или лѣсная гонка вынуждены, по какой бы то ни было причинѣ, хотя бы даже для того, чтобы сняться съ мели, протянуть канатъ или цѣпь поперекъ фарватера, эти швартовы должны быть немедленно отданы, какъ только подойдетъ другое судно, которому надо пройти.

Не позволяется, ни въ какомъ случаѣ, оставлять швартовы поперекъ рѣки ночью или въ туманное время.

Ст. 20. Парходамъ, какъ колеснымъ, такъ и винтовымъ, запрещается прикрѣплять вдоль своихъ бортовъ буксируемыя ими по Пруту суда, какъ и вообще запрещается вести

l'ancre soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bateau ne cause, ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bateaux, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur la rivière ou sur ses rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Le capitaine, patron ou conducteur ne peut s'éloigner du bateau, transport, radeau ou train de bois qu'il est chargé de diriger, aussi longtemps qu'il est en marche.

Art. 15. La navigation du Pruth est interdite à des bateaux jaugeant plus de trois cents tonnes.

Le minimum admissible d'équipage, capitaine ou conducteur y compris, pour un bateau en marche est fixé comme suit: à la remonte, deux hommes pour des bateaux jaugeant moins de cent tonnes; trois hommes pour des bateaux jaugeant plus de cent tonnes; à la descente, quatre hommes pour des bateaux jaugeant moins de quatre-vingt tonnes; cinq hommes pour des bateaux jaugeant de quatre-vingt jusqu'à cent-vingt tonnes; six hommes pour des bateaux jaugeant de cent-vingt à deux-cents tonnes; sept hommes pour des bateaux jaugeant de deux-cents à trois-cents tonnes.

Art 16. Tout bateau naviguant sur le Pruth doit avoir un tirant d'eau inférieur d'un demi-pied au moins à la profondeur du chenal navigable.

Pour faciliter aux agents de la police de la navigation le contrôle du tirant d'eau, tout bateau doit être muni de chaque côté de trois indicateurs bien visibles, l'un à la proue, le second à la moitié du bateau, le troisième à la poupe. Ces indicateurs seront divisés en pieds et pouces anglais ou en décimètres et centimètres.

Les bateaux dits «Granitza» doivent être chargés de manière à ce que leur ligne de flottaison soit au moins cinq centimètres au-dessous de la partie la plus basse de la ligne du plat-bord.

Art. 17. Les bateaux naviguant dans le Pruth sont tenus de porter leurs ancres sur le pont sans pouvoir les suspendre aux bossoirs ni les fixer au bordage. Ceux qui naviguent en aval sont tenus, en outre, de tenir constamment à l'arrière une ancre prête à être mouillée ou à être posée sur la rive, de façon à pouvoir s'arrêter facilement en cas de besoin.

Art. 18. Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation et même le long des rives, dans les courbes de la rivière.

Il est également défendu à un bateau stationnant le long de la rive et voulant s'en tenir à distance, de poser dans le chenal navigable une ancre et par là obstruer celui-ci pour des bateaux descendants.

Il ne peut jamais y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bateaux mouillés ou amarrés bord à bord le long du chemin de halage.

Art. 19. Lorsque pour un motif quelconque, même pour se renflouer, un bateau ou un radeau ou train de bois est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bateau se présente pour passer.

Il n'est permis, en aucun cas de tenir des amarres en travers de la rivière, pendant la nuit ou par un temps de brume.

Art. 20. Les bateaux à vapeur à aubes ou à hélice, ne peuvent amarrer le long de leur bord les bateaux qu'ils remorquent dans le Pruth. Il est interdit, en général, de remorquer plus

на буксирѣ болѣе чѣмъ одно судно, спускаясь по рѣкѣ, и болѣе четырехъ паръ судовъ чередою скрѣпленныхъ борть о борть, поднимаясь по рѣкѣ.

Ст. 21. Шкиперъ буксирнаго судна, который возьмется буксировать на Прутѣ судно, транспортъ, плотъ или лѣсную гонку, или такое число ихъ, для буксированія которыхъ сила его судна недостаточна, отвѣчаетъ въ гражданскомъ порядкѣ за всѣ могущіе отъ того послѣдовать убытки.

Ст. 22. Когда буксируемые суда или транспорты должны пристать или бросить якорь въ Прутѣ, буксирующее судно не должно отдавать буксировъ до тѣхъ поръ, пока буксируемые суда не окончатъ своего поворота противъ теченія и не станутъ безопасно для стоянія на якорѣ.

Ст. 23. Плавающіе по Пруту плоты и лѣсныя гонки не должны быть составлены въ длину болѣе какъ изъ 4 рядовъ деревъ конецъ къ концу и не могутъ имѣть болѣе 60 сантиметровъ осадки и болѣе 5 метровъ ширины.

Разстояніе между двумя слѣдующими одинъ за другимъ плотами не можетъ быть менѣе полъ-километра.

На каждомъ плоту во время хода его должно находиться по крайней мѣрѣ два плотовщика, одинъ у передняго весла плота и другой у задняго. Никто изъ плотовщиковъ не можетъ оставить свое мѣсто подъ какимъ бы то ни было предлогомъ ранѣе, чѣмъ плотъ не будетъ причаленъ къ берегу.

Всякій плотъ или лѣсная гонка, ставшіе на мель въ Прутѣ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ они препятствуютъ свободному проходу, если не снимутся съ мели въ теченіе двадцати четырехъ часовъ, могутъ быть облегчены или даже, въ случаѣ надобности, разобраны чинами судоходной полиціи, на счетъ хозяина.

Ст. 24. Каждый пароходъ, идущій по Пруту въ ночное время (между закатомъ и восходомъ солнца), долженъ имѣть бѣлый огонь, который легко могъ бы быть усмотрѣнъ на разстояніи по крайней мѣрѣ одного километра на топѣ фокъ-мачты, зеленый огонь на штир-борть и красный на бакборть.

Боковые огни должны быть снабжены съ внутренней стороны щитами, поставленными по направленію отъ кормы къ носу такимъ образомъ, чтобы зеленый свѣтъ не могъ быть видимъ спереди, съ лѣвой стороны, а красный огонь спереди съ правой стороны.

Пароходъ, вслущій на буксирѣ другое судно, плотъ или лѣсную гонку, или нѣсколько таковыхъ, обязанъ имѣть, кромѣ боковыхъ огней, еще два бѣлыхъ огня, помѣщенныхъ одинъ надъ другимъ, на вершинѣ мачты.

Парусныя суда и буксирныя баржи при плаваніи по Пруту въ ночное время на парусахъ, на буксирѣ, въ бечевую или же на дрейфѣ, равно какъ плоты и лѣсныя гонки, ведомые ночью по Пруту на буксирѣ, должны имѣть на носу бѣлый огонь, помѣщенный на мачтѣ на высотѣ не менѣе 4 метровъ надъ ихъ ватерлиніей.

Всякое судно, плывущее въ ночное время, замѣтивъ, что его нагнаетъ другое судно, идущее въ томъ же направленіи, обязано подать оному о себѣ сигналъ, поднявъ бѣлый огонь на кормѣ.

Ст. 25. Каждое судно, плотъ или лѣсная гонка, стоящіе на мѣстѣ на Прутѣ въ ночное время, обязаны имѣть зажженный фонарь съ бѣлыми стеклами, помѣщенный снаружи, на

d'un bateau à la descente, ou plus de quatre séries de deux bateaux amarrés bord à bord, à la remonte.

Art. 21. Le capitaine de tout remorqueur qui entreprend de remorquer dans le Pruth un ou plusieurs bateaux, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bateau est insuffisante, est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Art. 22. Lorsque des bateaux ou transports conduits en remorque doivent s'amarrer ou jeter l'ancre dans le Pruth, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les corps remorqués n'aient fait leur évitée au courant et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Art. 23. Les radeaux et trains de bois qui naviguent dans le Pruth, ne peuvent être composés de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout dans le sens de la longueur, et ils ne peuvent avoir un tirant d'eau de plus de 60 centimètres, ni une largeur de plus de cinq mètres.

La distance entre deux radeaux se suivant en marche ne peut être moindre d'un demi-kilomètre.

Tout radeau se trouvant en marche doit être conduit par deux flotteurs au moins, l'un à l'aviron d'avant, l'autre à celui d'arrière. Aucun des flotteurs ne peut, sous n'importe quel prétexte, quitter son poste avant que le radeau ne soit amarré à la rive.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le Pruth, sur un point où il entrave le libre passage, et qui n'est pas remis à flot dans les vingt quatre heures, peut être allégé et défait même au besoin par les agents de la police de la navigation aux frais du propriétaire.

Art. 24. Tout bateau à vapeur naviguant dans le Pruth pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche facilement visible à la distance d'un Kilomètre au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à bâbord.

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

Les bateaux à vapeurs qui remorquent un ou plusieurs autres bateaux, trains de bois ou radeaux, portent, outre leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessus de l'autre en tête de mât.

Les bateaux à voiles et les chalands de remorque naviguant dans le Pruth pendant la nuit, soit à la voile, soit à la remorque ou au halage, soit enfin à la dérive, ainsi que les radeaux ou trains de bois remorqués dans le Pruth pendant la nuit, doivent porter à l'avant un feu blanc hissé à un mât, à la hauteur de quatre mètres, au moins, au-dessus, de leur ligne de flottaison.

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

Art. 25. Tout bateau, radeau ou train de bois arrêté sur le Pruth pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé à verre blanc, placé extérieurement sur le côté du chenal et à une

сторонѣ фарватера, на достаточной высотѣ для того, чтобы его могли усматривать суда, идущія какъ снизу, такъ и сверху, даже въ излучинахъ рѣки.

Ст. 26. Плотамъ и лѣснымъ гонкамъ, идущимъ не на буксирѣ, не позволяется плыть по Пруту въ ночное время; и вообще плаваніе по рѣкѣ безусловно запрещается, когда темнота такъ велика, что не позволяетъ разглядѣть одновременно оба берега.

Ст. 27. Во время тумана, пароходы могутъ ходить не иначе, какъ уменьшеннымъ ходомъ; сверхъ того они обязаны непрерывно звонить въ колоколъ, и чрезъ каждыя пять минутъ давать свистокъ.

Суда, плоты и лѣсныя гонки, стоящія на мѣстѣ въ туманное время внѣ Прутскихъ гаваней и пристаней, обязаны окликать голосомъ; если же это пароходъ, то онъ долженъ звонить въ колоколъ. Сигналы эти должны повторяться чрезъ каждыя пять минутъ.

Ст. 28. Дорога вдоль обоихъ береговъ Прута назначена собственно для тяги въ бечевую судовъ, плотовъ, лѣсныхъ гоногъ людьми или рабочимъ скотомъ.

Ширина этого бечевника опредѣляется по меньшей мѣрѣ въ 10 метровъ, считая отъ нормальнаго берега. Бечевникъ долженъ содержаться свободнымъ отъ всякаго рода предметовъ: кустарниковъ, деревьевъ, колодъ, изгороди, домовъ и другихъ построекъ, могущихъ затруднить пользованіе бечевникомъ или, производя обвалъ берега, заграждать тѣмъ теченіе рѣки.

Ст. 29. Воспрещается ставить въ Прутѣ или на бечевникѣ мельницы, плотины, оросительныя колеса или какія-либо другія постройки, могущія засорять рѣку или измѣнять теченіе ея или затруднять сообщеніе по бечевнику.

Равнымъ образомъ запрещается рыть канавы поперекъ бечевника безъ формальнаго разрѣшенія власти, завѣдующей судоходною полиціею; дозволеніе же это можетъ даваться не иначе, какъ съ тѣмъ, чтобы прибрежный владѣлецъ обязался возстановить сообщеніе посредствомъ моста.

Г л а в а П.

Правила касательно встрѣчи и обхода судовъ.

Ст. 30. Вообще запрещается одному судну обходить другое судно, идущее по одному съ нимъ направленію, или двумъ судамъ, идущимъ на встрѣчу, обходить другъ друга въ такихъ мѣстахъ, гдѣ фарватеръ не представляетъ достаточной для того ширины.

Въ излучинахъ рѣки и въ узкихъ проходахъ, пароходы не должны подходить на близкое разстояніе къ судамъ, идущимъ впереди ихъ.

Ст. 31. Когда судну, поднимающемуся по Пруту вверхъ, предстоитъ встрѣтиться съ другимъ судномъ, спускающимся внизъ, въ такомъ мѣстѣ, которое не представляетъ достаточнаго простора для обхода, оно должно остановиться ниже прохода и ждать, чтобы другое судно оный миновало. Если поднимающееся судно во время встрѣчи уже вступило въ узкій проходъ, то спускающееся судно обязано бросить на дно или на берегъ якорь, который оно обязано имѣть въ готовности на кормѣ, согласно постановленному выше въ статьѣ 17, и, остановившись выше прохода, выжидать, чтобы путь освободился.

Ст. 32. Когда два парохода или два парусныхъ судна, плавающіе съ попутнымъ вѣтромъ, встрѣтятся, слѣдующими противоположными курсами, тогда изъ нихъ пароходъ или парусное судно, идущіе вверхъ, должны держаться лѣваго берега, а идущіе внизъ держаться праваго берега, такъ, чтобы имъ обойти другъ друга штирбортомъ, по общепринятому на морѣ обычаю.

hauteur suffisante, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien d'aval que d'amont, même dans les courbes.

Art. 26. Les radeaux ou trains de bois non remorqués ne peuvent naviguer dans le Pruth pendant la nuit, et la navigation de la rivière est interdite d'une manière absolue, lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives.

Art. 27. Par un temps de brume, les bateaux à vapeur ne peuvent naviguer qu'à mouvement ralenti; ils sont tenus en outre de faire tinter sans interruption la cloche du bord et de donner un coup de sifflet de cinq en cinq minutes.

Tout bateau, train de bois ou radeau arrêté pendant la brume en dehors des ports ou échelles du Pruth, est tenu de héler de la voix, et si c'est un bateau à vapeur de faire tinter la cloche du bord. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

Art. 28. Le chemin qui longe les deux rives du Pruth est spécialement affecté au halage des bateaux, radeaux, ou trains de bois, soit à bras d'hommes, soit au moyen de bêtes de trait.

La largeur de ce chemin est fixée au minimum de dix mètres à partir de la rive normale. Le chemin de halage doit être libre de tout objet: buissons, arbres, souches d'arbres, enclos, maisons et autres constructions, pouvant soit entraver l'usage du chemin de halage, soit, par des éboulements de rives, obstruer la voie fluviale.

Art. 29. Il est interdit d'établir dans le Pruth ou sur les chemins de halage, des moulins, des digues, des roues d'irrigation ou toutes autres constructions pouvant obstruer la voie fluviale ou faire dévier son cours, ou bien pouvant entraver la communication sur les chemins de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police de la navigation, et cette autorisation ne peut être donnée à moins que le propriétaire riverain ne s'engage à rétablir la communication au moyen d'un pont.

CHAPITRE II.

Règles pour les bateaux qui se croisent ou se dépassent.

Art. 30. Il est interdit en règle générale à un bateau de dépasser le bateau qui suit la même route et à deux bateaux allant en sens contraire, de se croiser, sur les points où le chenal n'offre pas une largeur suffisante.

Dans les courbes et dans les passes étroites, les bateaux à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bateaux qui les précèdent.

Art. 31. Lorsqu'un bateau qui remonte le Pruth est exposé à rencontrer un bateau naviguant à la descente sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il est tenu de s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bateau l'ait franchi. Si le bateau qui remonte est déjà engagé dans le passage étroit, au moment de la rencontre, le bateau descendant est tenu de mouiller ou de poser sur la rive l'ancre qu'il doit porter à l'arrière, conformément à l'article 17 ci-dessus, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Art. 32. Lorsque deux bateaux à vapeur ou deux bateaux à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord.

Такимъ же образомъ должно поступать, когда встрѣтятся пароходъ съ паруснымъ судномъ идущимъ съ попутнымъ вѣтромъ.

Шкиперъ, судовщикъ или проводникъ, уклонившійся отъ этихъ правилъ, долженъ, въ случаѣ послѣдовавшей аваріи, доказать, что ему невозможно было ихъ соблюсти; въ противномъ случаѣ онъ подлежитъ отвѣтственности передъ подлежащимъ судомъ за приключившіяся несчастія.

Въ случаѣ встрѣчи, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ ст. ст. 33, 34, 35, 39 и 40 настоящаго положенія, всякій пароходъ можетъ дать знать встрѣчному судну о курсѣ, коего онъ намѣренъ держаться, нижеслѣдующими сигналами:

Короткій свистокъ означаетъ: я держусь на штирбортъ; два свистка означаютъ: я держусь на бакбортъ, и три свистка означаютъ: даю полный задній ходъ.

Подача этихъ сигналовъ необязательна, но пароходъ, подавшій ихъ, обязанъ сообразовать съ ними свой ходъ. Сигналы парохода, идущаго внизъ по теченію, обязательны для другаго.

Ст. 33. Когда два парохода, идущіе противоположнымъ курсомъ, приходятъ къ излучинѣ рѣки, они должны дать другъ другу сигналы, предписанные ниже, въ статьяхъ 34 и 35, и изъ нихъ тотъ, который находится ниже по теченію, долженъ остановиться и выждать, чтобы другой миновалъ проходъ.

Ст. 34. Когда пароходъ хочетъ обойти другой пароходъ, идущій въ одномъ съ нимъ направленіи, онъ долженъ, прежде чѣмъ подойдетъ къ нему на малое разстояніе, дать о томъ сигналъ посредствомъ 5 ударовъ колокола или 5 свистковъ.

По этому сигналу пароходъ, идущій впереди, уклоняется отъ фарватера, насколько позволяетъ ему его осадка и глубина русла, и даетъ дорогу идущему сзади пароходу, который и вступаетъ въ фарватеръ, какъ только задній пароходъ подойдетъ къ переднему или къ хвосту буксируемаго имъ каравана на разстояніе половинной длины парохода, передній долженъ уменьшить ходъ и идти такимъ образомъ до тѣхъ поръ, пока задній не обойдетъ его.

Ст. 35. Когда парусное судно съ лучшимъ ходомъ, нагнавъ другое парусное судно, желаетъ оное обойти, оно даетъ о томъ сигналъ заблаговременно, окликнувъ переднее судно, послѣ чего переднее судно обязано пропустить его мимо себя съ навѣтренной стороны.

Когда пароходъ хочетъ обойти парусное судно, идущее въ одномъ съ нимъ направленіи, онъ даетъ ему о томъ сигналы, предписанные въ статьѣ 34, и затѣмъ проходитъ съ подвѣтренной стороны паруснаго судна.

Ст. 36. Пароходы, идущіе внизъ по теченію, должны, насколько это согласуемо съ ихъ собственной безопасностью, уменьшать ходъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ фарватеръ образуетъ сильные изгибы до тѣхъ поръ, пока не будетъ возможно съ кормы обозрѣть продольно весь проходъ.

Дабы предупредить издали другіе пароходы, которые также могли бы готовиться вступить въ излучину, пароходъ, идущій внизъ по теченію, даетъ о своемъ приближеніи сигналъ посредствомъ продолжительнаго свистка съ надлежащаго разстоянія.

Ст. 37. Каждый пароходъ, въ какомъ бы направленіи онъ ни шелъ, равно какъ и всякое судно, поднимающееся по Пруту, на парусахъ ли или тягою въ бечевую, долженъ сторониться отъ встрѣчасмыхъ имъ судовъ, плотовъ и лѣсныхъ гонокъ, идущихъ дрейфомъ, и долженъ по возможности предоставлять нагруженнымъ судамъ, идущимъ дрейфомъ, болѣе глубокую часть фарватера.

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

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

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 33, 34, 35, 39 et 40 du présent Règlement, tout bateau à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bateau 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 bâbord; trois coups de sifflet pour dire: je vais en arrière à toute vitesse.

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

Art. 33. Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 34 et 35, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bateau ait franchi le passage.

Art. 34. Lorsqu'un bateau à vapeur veut devancer un autre bateau 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.

Sur ces signaux, le bateau marchant en avant s'écarte du chenal navigable tant que son tirant d'eau et la profondeur du lit fluvial le lui permet, et livre le passage à l'autre bateau qui prend le chenal; aussitôt que le bateau qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bateau 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.

Art. 35. Lorsqu'un bateau meilleur voilier rejoint un bateau 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 bateau à vapeur veut devancer un bateau à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 34, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bateau à voiles.

Art. 36. Les bateaux à vapeur naviguant à la descente doivent, autant qu'il est possible sans compromettre leur propre sûreté, ralentir leur course sur les points où la voie navigable décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bateau l'œil puisse plonger dans le passage.

Pour avertir de loin les bateaux qui pourraient être sur le point de s'engager dans la courbe, le bateau à vapeur descendant doit signaler son approche au moyen d'un long coup de sifflet, à donner à la distance nécessaire.

Art. 37. Tout bateau à vapeur, dans quelque sens qu'il marche, de même que tout bateau remontant le Pruth, soit à la voile, soit au halage, est tenu d'éviter les bateaux, radeaux ou trains de bois marchant à la dérive qu'il rencontre et doit laisser aux bateaux chargés descendant à la dérive, autant que faire se peut, le chenal profond.

Судно, плотъ или лѣсная гонка, идущіе дрейфомъ, должны съ своей стороны, при встрѣчѣ съ другими судами, какъ парусными, такъ и пароходами, сторониться параллельно берегамъ, дабы возможно меньше стѣснять проходъ.

Ст. 38. Шкипера, судовщики или проводники судовъ, тяжело нагруженныхъ, или нагруженныхъ судовъ, поднимающихъ менѣе 20 тоннъ, а равно гонщики плотовъ или лѣсныхъ гонокъ обязаны удаляться, на сколько возможно, отъ пути слѣдованія идущихъ имъ на встрѣчу или нагоняющихъ ихъ пароходовъ.

Шкипера пароходовъ съ своей стороны, проходя вблизи судовъ, означенныхъ въ предыдущемъ пунктѣ, или вблизи судовъ, стоящихъ на якорѣ, или причаленныхъ къ берегу, или же плотовъ или лѣсныхъ гонокъ, какъ на ходу, такъ и стоящихъ на якорѣ, должны уменьшать ходъ своей машины, и останавливать оный совершенно, въ случаяхъ опасности для сказанныхъ судовъ, плотовъ или лѣсныхъ гонокъ, если только они могутъ это сдѣлать, не подвергая опасности свой пароходъ или буксируемый имъ суда.

Ст. 39. Шкипера или проводники буксирныхъ судовъ, идя какъ съ караваномъ, такъ и безъ такового, обязаны соблюдать всѣ вышеизложенныя правила; они должны въ особенности сообразоваться съ предписаніями 34 и 35 статей, когда одинъ караванъ хочетъ опередить другой; за исключеніемъ этого послѣдняго случая, никогда два каравана не должны находиться рядомъ, ни на якорѣ, ни на ходу.

При встрѣчѣ съ парусными или паровыми судами, идущими ему на встрѣчу, буксирное судно, плывущее вверхъ по Пруту, обязано отступить отъ предписаній ст. 32 для того, чтобы держаться вѣѣ теченія и подавать сигналы, предписанные выше, ст. 32.

Ст. 40. Вообще всякій пароходъ, не ведущій за собою на буксирѣ каравана, а равно каждое парусное судно, идущее съ попутнымъ вѣтромъ, должны давать дорогу идущему на буксирѣ каравану. Когда не представляется достаточнаго для сего простора, шкипера, судовщики и проводники, какъ буксирныхъ судовъ, такъ и судовъ, ими буксируемыхъ, обязаны, даже въ томъ случаѣ, когда не были даны предписанные выше, въ статьяхъ 32, 34 и 35, сигналы, сторониться, согласно предписаніямъ тѣхъ статей, и вытянуть тащимыя ими на буксирѣ суда въ одну линію.

Шкипера, судовщики и проводники какъ буксирныхъ, такъ и ведомыхъ на буксирѣ судовъ должны, впрочемъ, при всякой встрѣчѣ съ другими судами, плотами или лѣсными гонками, сближать по возможности между собою суда, составляющія буксируемый караванъ, такъ, чтобы дать другимъ судамъ достаточно широкій проходъ.

Ст. 41. Когда два судна, плота или лѣсныя гонки, идущіе въ бечевую въ противоположныхъ направленіяхъ, встрѣтятся у одного и того же берега, то изъ нихъ идущій вверхъ долженъ остановиться, чтобы дать пройти другому.

Когда судно, плотъ или лѣсная гонка, тянущіеся въ бечевую скотомъ, настигаютъ судно, плотъ или гонку, тянущіеся въ бечевую людьми, то эти послѣдніе должны ихъ пропускать.

Когда судно, или плотъ, или лѣсная гонка, идя въ бечевую, встрѣтитъ судно, или плотъ или гонку, или нѣсколько таковыхъ, причаленные къ тому берегу, которымъ тянутся, то судовщики или проводники таковыхъ причаленныхъ судовъ, плотовъ или гонокъ обязаны дозволить взойти на оные людямъ тянущихъ судовъ, плотовъ или гонокъ, дабы они могли перенести свой бечевой канатъ.

Ст. 42. Никто не долженъ пытаться обойти идущіе въ бечевую судно, плотъ или гонку иначе, какъ только держась берега противоположнаго тому, которымъ тянется то судно, плотъ или гонка.

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

Art. 38. Les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux portant forte charge, ou de bateaux chargés d'une capacité inférieure à vingt tonneaux, ainsi que les conducteurs de radeaux ou trains de bois, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bateaux à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bateaux à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bateaux désignés dans l'alinéa précédent, ou de bateaux mouillés ou amarrés à la rive, ou de radeaux ou trains de bois, soit en marche, soit au mouillage, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour lesdits bateaux, radeaux ou trains de bois, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bateaux qu'ils remorquent.

Art. 39. 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 34 et 35 lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bateaux à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le Pruth, est tenu de s'écarter des prescriptions de l'article 32 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant et de donner les signaux prescrits par l'article 32 ci-dessus.

Art. 40. En règle générale, tout bateau à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bateau à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bateaux remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines, patrons et conducteurs, tant des remorqueurs que des bateaux remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 32, 34 et 35 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions desdits articles, et de ranger sur une seule ligne les bateaux conduits à la remorque.

Les capitaines, patrons et conducteurs des remorqueurs et des bateaux remorqués doivent; d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bateaux, trains de bois ou radeaux, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bateaux conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bateaux un passage suffisamment large.

Art. 41. Si deux bateaux, trains de bois ou radeaux halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'arrête afin de laisser passer l'autre.

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

Dans le cas où un train de halage rencontre un ou plusieurs bateaux, radeaux ou trains de bois amarrés à la rive sur laquelle il se hale, les patrons ou conducteurs de ces derniers sont tenus de permettre aux hommes du train de halage de monter sur leur bord pour transporter leur corde de halage.

Art. 42. Nul ne peut entreprendre de dépasser un train de halage si ce n'est en appuyant vers la rive opposée à celle sur laquelle le halage s'exerce.

Идущіе въ бечевую суда, плоты и гонки обязаны съ своей стороны, по подачѣ имъ сигналовъ, предписанныхъ выше въ статьяхъ 32 и 34, держаться, насколько возможно, ближе къ берегу, которымъ они тянутся.

Ст. 43. Соображаясь съ правилами, предписанными въ предшествующихъ статьяхъ отъ 30 до 42, шкипера, судовщики и проводники плавающихъ по Пруту судовъ, плотовъ и гонокъ должны принимать въ соображеніе всѣ опасности судоходства и обращать вниманіе на особенныя обстоятельства, которыя могутъ потребовать отступленія отъ этихъ правилъ для отвращенія непосредственно грозящей опасности.

Плоты и лѣсныя гонки, а также суда и транспорты, мелко сидящіе въ водѣ или идущіе порожнемъ, обязаны, особенно когда имъ встрѣчаются или ихъ нагоняютъ, даже при плаваніи дрейфомъ, суда или транспорты съ болѣе значительною осадкою, направлять свой курсъ, насколько это возможно, такимъ образомъ, чтобы симъ послѣднимъ былъ свободный проходъ въ глубокой водѣ, когда они этого потребовали посредствомъ сигналовъ, предписанныхъ выше, въ статьяхъ 32 и 34.

Г л а в а І І І .

О судахъ, потерпѣвшихъ крушеніе или сѣвшихъ на мель.

Ст. 44. Шкиперъ, судовщикъ или проводникъ каждаго судна или плота, сѣвшаго на мель на Прутѣ, обязанъ поставить въ удобно расположенномъ мѣстѣ, выше по рѣкѣ, вахту, которая должна окликать спускающіеся по рѣкѣ суда и плоты, дабы предупредить ихъ о мѣстѣ и свойствѣ приключенія.

Если сѣвшіе на мель судно, плотъ или лѣсная гонка шли на буксирѣ, и если нахождение ихъ на мель можетъ приписываться винѣ буксировавшаго судна, то сіе послѣднее можетъ продолжать свой путь не прежде, какъ по полномъ удостовѣреніи въ томъ, что сила его машинъ недостаточна для того, чтобы снять съ мели сѣвшіе судно, плотъ или лѣсную гонку.

Ст. 45. Пароходы, проходя такими мѣстами, гдѣ находятся сѣвшіе на мель судно, плотъ или лѣсная гонка, должны идти только половиннымъ ходомъ своихъ машинъ.

Ст. 46. Если судно потерпитъ крушеніе на Прутѣ, шкиперъ, судовщикъ или проводникъ долженъ употребить все стараніе, чтобы немедленно оттянуть оное къ берегу, противоположному теченію, дабы оно не оставалось въ фарватерѣ.

Шкиперъ, судовщикъ или проводникъ потерпѣвшаго крушеніе судна, а равно экипажъ онаго должны оставаться на берегу, по близости отъ мѣста крушенія, до тѣхъ поръ, пока не будетъ составленъ актъ, о которомъ говорится ниже въ статьѣ 48.

Имъ запрещается свозить съ судна, подъ какимъ бы то ни было предлогомъ, что-либо изъ его груза, или снастей, якорей, цѣпей, канатовъ и прочихъ предметовъ, принадлежащихъ къ вооруженію судна.

Ст. 47. Въ случаѣ крушенія или посадки на мель судна, плота или лѣсной гонки, капитанъ, судовщикъ или проводникъ обязанъ объявить о случившемся приключеніи ближайшему чиновнику рѣчной полиціи или первому военному посту, находящемуся по близости.

Ст. 48. По объявленіи Инспектору Прутскаго судоходства о послѣдовавшемъ крушеніи, онъ долженъ немедленно отправиться на мѣсто несчастія и составить обстоятельный о немъ актъ, съ котораго засвидѣтельствованныя копіи онъ долженъ препроводить къ подлежащимъ мѣстнымъ и консульскимъ властямъ.

Les trains de halage sont tenus, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 32 et 34 ci-dessus, de se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Art. 43. En se conformant aux règles prescrites par les articles 30 à 42 qui précèdent, les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Les radeaux et trains de bois et les bateaux ou transports d'un très faible tirant d'eau ou naviguant à vide sont tenus, notamment lorsqu'ils sont rencontrés ou rejoints, même en naviguant à la dérive, par des bateaux ou transports d'un tirant d'eau plus considérable, de diriger leur course, autant que faire se peut, de manière à ce que ces derniers aient le passage libre dans l'eau profonde, lorsqu'ils l'ont demandé au moyen des signaux prescrits par les articles 32 et 34 ci-dessus.

CHAPITRE III.

Des naufrages et des échouements.

Art. 44. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau ou d'un radeau échoué dans le Pruth est tenu de placer, sur un point convenablement situé en amont, une vigie chargée de héler les bateaux et radeaux descendant la rivière, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Si le bateau, train de bois ou radeau échoué naviguait sous remorque et si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bateau, radeau ou train de bois échoué.

Art. 45. Les bateaux à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bateau ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Art. 46. Si un bateau vient à faire naufrage dans le Pruth, le capitaine, patron ou conducteur doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive opposée du courant, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine, patron ou conducteur du bateau naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 48 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancrés, chaînes, câbles et autres objets compris dans les agrès du bateau.

Art. 47. En cas de naufrage ou d'échouement d'un bateau, radeau ou train de bois, le capitaine, patron ou conducteur est tenu de donner avis de l'accident à l'agent le plus proche de la police de la navigation ou au premier poste militaire qui se trouve dans le voisinage.

Art. 48. Aussitôt que l'Inspecteur de la navigation du Pruth est averti d'un naufrage, il se rend sur les lieux de l'accident et en dresse un procès-verbal circonstancié dont une copie certifiée est communiquée par ses soins aux autorités locales et consulaires compétentes.

Ст. 49. Если Инспекторъ признаетъ нужнымъ принять какія-либо немедленныя мѣры въ интересъ судоходства, то требуетъ къ себѣ для этой цѣли шкипера, судовщика или проводника разбившагося судна, который долженъ или немедленно объявить, что онъ покидаетъ судно, или же вмѣстѣ со своимъ экипажемъ приняться работать подъ руководствомъ Инспектора; этотъ послѣдній доводитъ спасеніе разбившагося судна только до той степени, на которой оно перестаетъ быть дѣломъ общественной пользы и становится исключительно дѣломъ частнаго интереса.

Судно, спасеніе котораго было совершено стараніями властей судоходной полиціи, можетъ быть обязано уплатить употребленные на его спасеніе расходы, а также расходы на содержаніе спасительныхъ снарядовъ.

Ст. 50. Всѣ работы для спасенія разбившихся судовъ или ихъ грузовъ, предпринимаемыя хозяевами, страховщиками и другими лицами, имѣющими право на оныя, должны производиться подъ наблюденіемъ Инспектора или состоящихъ въ его вѣдѣніи лицъ, и могутъ быть временно запрещаемы, если они такого свойства, что могутъ причинять какое-либо стѣсненіе судоходству.

Ст. 51. Когда, помимо того случая безотлагательной необходимости, о которомъ говорится выше, въ статьѣ 49, признается нужнымъ убрать остовъ или обломки разбившагося судна, хозяева, страховщики или другія лица, имѣющія права на оныя, должны распорядиться этою уборкою въ теченіе одного мѣсяца со дня полученія ими о томъ увѣдомленія; въ противномъ же случаѣ эта уборка можетъ быть исполнена самимъ Инспекторомъ въ тѣхъ предѣлахъ, которые указаны выше, въ статьѣ 49; разбитое судно съ его снастями или обломками оныхъ обращаются въ такомъ случаѣ на покрытіе употребленныхъ на эту уборку расходовъ.

Ст. 52. Въ случаѣ поврежденій судовъ, въ особенности когда таковыя произошли отъ столкновенія, Инспекторъ, если имѣетъ возможность удостовѣриться въ обстоятельствахъ происшествія и если будетъ о томъ ходатайствовать одна изъ заинтересованныхъ сторонъ, также составляетъ актъ о происшествіи, который передается подлежащей власти.

Глава IV.

Особыя правила, которыя должны соблюдаться въ интересъ имѣющихъ производиться въ Прутѣ работы по улучшенію рѣки.

Ст. 53. Правила осторожности, статьею 14 настоящаго положенія предписанныя шкиперамъ, судовщикамъ и проводникамъ судовъ, плотовъ или лѣсныхъ гоноковъ, идущихъ или стоящихъ на Прутѣ, примѣняются именно и къ пловучимъ снарядамъ, употребляемымъ при работахъ по улучшенію рѣки, и къ разнаго рода искусственнымъ работамъ, какъ-то: плотинамъ, дамбамъ, щекамъ, набережнымъ, обдѣлкамъ береговъ, которыя будутъ устроены Постоянною Смѣшанною Коммисією или по ея распоряженію, или же прибрежными портовыми или пристанными начальствами, а также къ бакенамъ и другимъ знакамъ, поставленнымъ на водѣ или на берегахъ.

Ст. 54. Шкипера, судовщики или проводники судовъ, транспортовъ, плотовъ или лѣсныхъ гоноковъ обязаны припимать всѣ необходимыя предосторожности, чтобы какъ можно менѣе препятствовать производящимся работамъ, а именно работамъ землечерпательнымъ, по очисткѣ рѣки и по постройкѣ разныхъ сооружений, уже возводимыхъ на Прутѣ или которыя впредь будетъ рѣшено возвести.

Art. 49. Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine, patron ou conducteur du bateau naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bateau, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur; 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.

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

Art. 50. Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit dans le but d'opérer le sauvetage des bateaux naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'Inspecteur ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

Art. 51. Si hors le cas d'urgence prévu par l'article 49 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bateau naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'Inspecteur dans les limites déterminées par le susdit article 49; le bateau naufragé, avec les agrès ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

Art. 52. En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'Inspecteur s'il est à même de constater les faits et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

CHAPITRE IV.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration à entreprendre dans le Pruth.

Art. 53. Les règles de précaution prescrites par l'article 14 du présent règlement aux capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux, trains de bois ou radeaux naviguant ou stationnant sur le Pruth, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration de la rivière, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtements de rives, à construire par la Commission mixte permanente ou sous sa direction, ou par les autorités des ports ou échelles riveraines, et aux bouées et autres signaux placés sur la voie navigable ou sur les rives.

Art. 54. Les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux, transports, trains de bois ou radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de curage et de dragage ainsi que la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Pruth.

Въ этихъ видахъ шкипера всѣхъ пароходовъ обязаны при проходѣ какую-либо частью рѣки, на которой производятся землечерпательныя или другія работы, и притомъ во все время нахожденія своего между особыми знаками, поставленными на берегахъ ниже и выше мѣста работъ, уменьшать свой ходъ, насколько они это могутъ сдѣлать безъ опасности для самихъ пароходовъ или для буксируемыхъ ими судовъ.

Во время производства работъ по очисткѣ рѣки и по поднятію минныхъ загражденій пропускъ судовъ и плотовъ можетъ быть временно совершенно прекращаемъ, что будетъ сигнализироваться особымъ образомъ и о чемъ будетъ публикуемо въ обѣихъ конторахъ по сбору судоходныхъ пошлинъ.

Ст. 55. Когда работы по улучшенію Прута будутъ производиться въ ночное время, плаваніе въ мѣстахъ производства этихъ работъ можетъ быть воспрещено всякому судну и плоту на такое число часовъ, какое признано будетъ необходимымъ и какое будетъ опредѣляемо въ особыхъ объявленіяхъ, которыя будутъ съ этою цѣлью опубликованы Смѣшанной Коммисіею.

РАЗДѢЛЪ III.

О примѣненіи на Прутѣ таможенныхъ законовъ прибрежныхъ Государствъ.

Ст. 56. Согласно статьѣ 4 конвенціи отъ ³/₁₅ декабря 1866 года, таможенныя линіи прилегающихъ къ Пруту странъ должны вездѣ йти вдоль береговъ, никогда ихъ не пересѣкая, такимъ образомъ, что воды рѣки считаются въ таможенномъ отношеніи совершенно свободными, и съ товаровъ, провозимыхъ по этому пути, не можетъ взиматься никакихъ транзитныхъ пошлинъ.

Ст. 57. Идущіе по Пруту суда, транспорты, плоты и лѣсныя гонки не могутъ быть подчиняемы никакимъ распоряженіямъ со стороны таможенъ прибрежныхъ Государствъ, пока они находятся на ходу или стоятъ на якорѣ въ руслѣ рѣки; вмѣшательство таможенныхъ властей относительно ихъ (за исключеніемъ того, что указано ниже, въ ст. 59 и 62) можетъ начаться только съ того времени, когда они пристанутъ къ одному изъ береговъ. Такимъ образомъ и тяга въ бечевую производится на обоихъ берегахъ безъ всякаго стѣсненія со стороны таможенныхъ чиновъ и не должно быть поставляемо никакихъ препятствій сообщенію между экипажемъ и высадившимися людьми или погонщиками производящаго тягу скота, за исключеніемъ, разумѣется, надзора за сношеніями этихъ людей съ внутренностью прибрежной страны.

Ст. 58. Нагрузка и выгрузка провозимыхъ по Пруту товаровъ можетъ производиться только въ тѣхъ портахъ на тѣхъ пристаняхъ прибрежныхъ странъ, гдѣ учреждены таможенныя станціи, Правительства коихъ обязались умножить число ихъ, согласно статьѣ 6 Конвенціи отъ ³/₁₅ декабря 1866 года, насколько то позволятъ мѣстные обстоятельства.

Когда эти товары выгружаются въ портѣ или на пристани, принадлежащихъ той же странѣ, какъ и мѣсто отправленія того товара, они освобождаются отъ всякой какъ отпускной, такъ и ввозной пошлины, и формальности, которыя должны соблюдать шкипера, судовщики или проводники судовъ перевозящихъ эти товары, опредѣляются таможенною властью каждой прибрежной страны.

Что же касается товаровъ, отправляемыхъ къ порту или пристани, принадлежащимъ не одному Государству съ мѣстомъ нагрузки, то эти товары, само собою разумѣется, оплачиваютъ таможенные сборы при отпускѣ и при ввозѣ, буде таковыя полагаются, по законамъ мѣста отхода и мѣста прибытія.

A cet effet, les capitaines de tous bateaux à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bateau ou pour les bateaux remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce, aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Pendant l'exécution de travaux de curage au milieu du fleuve et de sauvetage des mines, le passage de bateaux et de radeaux peut, temporairement, être entièrement interdit ce qui sera signalé d'une façon spéciale et publié dans les deux bureaux de perception.

Art. 55. Lorsque des travaux d'amélioration seront exécutés pendant la nuit sur le Pruth, le passage des endroits où s'effectueront ces travaux, pourra être interdit à tout bateau et radeau, pendant le nombre d'heures qui sera jugé nécessaire et qui sera fixé par un avis que la Commission mixte fera publier à cet effet.

TITRE III.

De l'application sur le Pruth des lois sur les douanes des Etats riverains

Art. 56. Conformément à l'article 4 de la Convention du 3/15 Décembre 1866, les lignes douanières des pays riverains du Pruth suivent partout les rives, sans jamais les traverser, de telle sorte que les eaux de la rivière sont considérées, sous le rapport des douanes, comme entièrement franches, et qu'il ne peut être perçu aucun droit de transit sur les marchandises transportées par cette voie.

Art. 57. Les bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant sur le Pruth ne peuvent être soumis à aucune action de la part des douanes des Etats riverains, aussi longtemps qu'ils sont en mouvement ou à l'ancre dans le lit de la rivière, et l'intervention des autorités douanières ne peut commencer à leur égard, sauf ce qui sera dit aux articles 59 et 62 ci-après, qu'au moment où ils accostent l'une des rives. Le halage notamment s'exerce jour et nuit sur les deux rives sans aucune entrave de la part des préposés des douanes, et il ne peut être mis aucun empêchement à la communication entre les équipages et les hommes débarqués ou les conducteurs des animaux employés au halage, sauf bien entendu la surveillance à exercer sur les communications de ceux-ci avec l'intérieur du pays riverain.

Art. 58. Le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur le Pruth ne peuvent être effectués ailleurs que dans les ports ou échelles des Etats riverains, munis de stations douanières, et dont les Gouvernements se sont engagés à augmenter le nombre, autant que le permettent les circonstances locales, conformément à l'article 6 de la Convention du 3/15 Décembre 1866.

Lorsque ces marchandises sont débarquées dans un port ou échelle appartenant au même pays que le lieu d'embarquement, elles sont affranchies de tout droit tant d'exportation que d'importation, et les formalités auxquelles les patrons ou conducteurs des bateaux employés au transport de ces marchandises sont tenus de se conformer, sont réglées par l'autorité douanière de chaque pays riverain.

Quant aux marchandises expédiées en destination d'un port ou échelle appartenant à un autre pays que le lieu d'embarquement, il est bien entendu qu'elles sont assujetties au paiement des droits de douane, tant à la sortie qu'à l'entrée, s'il y a lieu, suivant les lois des pays de départ et d'arrivée.

Ст. 59. Шкипера, судовщики или проводники судовъ, транспортовъ, плотовъ или лѣсныхъ гонокъ, отходящихъ изъ Прутскихъ портовъ и отъ Прутскихъ пристаней, приходящихъ къ таковымъ, или останавливающихся у таковыхъ на пути, обязаны оплачивать особые сборы, правильно въ тѣхъ портахъ и пристаняхъ установленные, согласно статьѣ 18 Конвенціи отъ $\frac{3}{15}$ декабря 1866 года, если только они непосредственно пользовались тѣми учреждениями, на которыя сказанные мѣстные сборы взимаются.

Ст. 60. Когда судовщикъ или проводникъ судна, транспорта, плота или лѣсной гонки принужденъ приостановить свое плаваніе по независящимъ отъ него обстоятельствамъ, какъ-то: вслѣдствіе непогоды, бури, темноты, мелководья, посадки на мель, поврежденій или крушенія, ему дозволяется причалить свое судно или пристать къ берегу съ плотомъ или же выгрузить весь свой грузъ или часть онаго на всякомъ мѣстѣ даже не упомянутомъ въ числѣ портовъ и пристаней, опредѣленныхъ въ ст. 58, при коихъ учреждены таможенные станціи, за исключеніемъ, однако, мѣстъ изгиба рѣки, упоминаемыхъ въ ст. 18.

Въ случаѣ высадки онъ обязанъ немедленно увѣдомить о томъ начальство ближайшихъ таможенныхъ или мѣстныхъ учреждений, дабы они могли удостовѣриться въ причинахъ, принудившихъ его пристать къ берегу, и затѣмъ принять надлежащія мѣры къ охранѣ выгруженныхъ товаровъ.

Если провозимые между двумя портами или пристанями одного и того же прибрежнаго Государства (какъ о томъ говорится выше, во второмъ пунктѣ статьи 58) товары во время выгрузки ихъ, происшедшей вслѣдствіе независящихъ обстоятельствъ или несчастія, были пломбированы или запечатаны, то при погрузкѣ ихъ вновь должны быть вновь наложены пломбы и печати, таможенною властью, имѣвшею за ними наблюденіе послѣ несчастія; и товары эти, при отпускѣ ихъ въ дальнѣйшій путь, не подлежатъ взиманію никакихъ ни ввозныхъ, ни вывозныхъ, ни транзитныхъ пошлинъ.

Само собою разумѣется, что судовщикъ или проводникъ, во все время пребыванія его груза или части онаго на берегу, обязанъ подчиняться всѣмъ законнымъ мѣрамъ, которыя мѣстная таможенная власть признаетъ нужнымъ принять, для предупрежденія тайнаго ввоза.

Ст. 61. Дѣятельность таможенныхъ чиновъ, которые могутъ на таковые рейсы между двумя портами или пристанями одной и той же прибрежной страны ставиться на плавающія по Пруту суда, транспорты, плоты или лѣсныя гонки, должна ограничиваться наблюденіемъ за судами и ихъ грузами. Отношенія этихъ чиновъ къ шкиперамъ, судовщикамъ или проводникамъ тѣхъ судовъ, плотовъ или лѣсныхъ гонокъ, на которые они поставлены, опредѣляются законами и правилами, по этому предмету дѣйствующими въ каждомъ изъ прибрежныхъ государствъ.

Ст. 62. Постановленія Конвенціи отъ $\frac{3}{15}$ декабря 1866 года, которыми признается свобода въ таможенномъ отношеніи рѣки Прута, не могутъ служить препятствіемъ къ тому, чтобы Смѣшанной Коммисіи чрезъ своихъ должностныхъ лицъ, назначенныхъ для сбора судоходныхъ пошлинъ, въ видахъ общей пользы трехъ прибрежныхъ Государствъ, блюсти особый контроль, имѣющій предметомъ удостовѣряться, оплачены ли товары, выходящіе изъ Прута и направляющіеся на Дунай, отпускными пошлинами, оплатѣ которыми они могли подлежать въ той странѣ, гдѣ они погружены.

Этотъ контроль простирается равнымъ образомъ и на уплату тѣхъ мѣстныхъ сборовъ о которыхъ говорится выше, въ статьѣ 59 настоящаго положенія.

Art. 59. Les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux, transports, radeaux ou trains de bois qui partent des ports ou échelles du Pruth, y arrivent ou s'y arrêtent en cours de voyage, sont tenus d'acquitter les taxes spéciales régulièrement établies dans lesdits ports ou échelles, conformément à l'article 18 de la Convention du 3/15 Décembre 1866, pourvu qu'ils aient directement profité des établissements à raison desquels ces taxes locales sont perçues.

Art. 60. Lorsque le patron ou conducteur d'un bateau transport, radeau ou train de bois est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure, tel que mauvais temps, tempête, obscurité, manque d'eau, échouement, avarie ou naufrage, il est autorisé à amarrer son bateau ou à faire atterrir son radeau, ou enfin à débarquer tout ou partie de sa cargaison sur tout autre point que les ports ou échelles visés par l'art 58 et muni de stations douanières, à l'exception des courbes visées par l'art. 18.

En cas de débarquement il doit prévenir immédiatement les préposés de la douane ou de l'autorité locale la plus voisine afin que ceux-ci puissent constater les causes qui l'ont forcé d'aborder et prendre les mesures nécessaires pour surveiller les marchandises débarquées.

Si des marchandises voyageant entre deux ports ou échelles du même pays riverain, comme il est prévu au deuxième alinéa de l'Art. 58 ci-dessus, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés sont remplacés au moment du réembarquement par l'autorité douanière qui est intervenue après l'accident et les marchandises ne peuvent être soumises, pour continuer leur route, à aucun droit d'exportation, d'importation ni de transit.

Il est bien entendu que le patron ou conducteur est tenu de se soumettre, pendant le temps que tout ou partie de sa cargaison se trouve à terre, à toutes les mesures légales que l'autorité douanière du lieu juge nécessaire de prendre pour prévenir toute importation clandestine.

Art. 61. Le service des préposés des douanes, qui dans le même cas d'un voyage s'effectuant entre deux ports ou échelles d'un même pays riverain, seraient embarqués à bord des bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth, se borne à la surveillance des bateaux et des cargaisons. Les rapports de ces préposés avec les capitaines, patrons ou conducteurs des bateaux, radeaux ou trains de bois sur lesquels ils sont embarqués, sont déterminés par les règlements et les lois qui régissent la matière dans chaque pays riverain.

Art. 62. Les dispositions de la Convention du 3/15 Décembre 1866 qui établissent la franchise douanière des eaux du Pruth, ne sont pas un obstacle à ce que la Commission mixte permanente fasse exercer par les Agents préposés à la perception des droits de navigation, et dans l'intérêt commun des trois États riverains, un contrôle spécial destiné à constater si les marchandises sortant du Pruth en destination du Danube ont acquitté les droits d'exportation auxquels elles peuvent être soumises dans le pays de provenance.

Ce contrôle s'étend également sur le paiement des taxes locales dont il est parlé dans l'article 59 du présent règlement.

Онъ производится на основаніи особаго наказа, даннаго сборщику судоходныхъ пошлинъ, и одновременно со взиманіемъ этихъ пошлинъ; онъ впрочемъ имѣеть характеръ чисто справочный и не можетъ сопровождаться никакими понудительными распоряженіями со стороны сказанныхъ сборщиковъ.

Ст. 63. Когда судовщикъ или проводникъ уличается въ производствѣ или въ попыткѣ производства контрабанды, онъ не можетъ ссылаться на свободу судоходства по Пруту, для огражденія своей личности или товаровъ, составлявшихъ предметъ совершеннаго имъ преступленія противъ таможенныхъ правилъ, или покушенія на таковое, отъ преслѣдованій, которыя будутъ возбуждены таможенными властями на основаніи законовъ каждаго изъ прибрежныхъ Государствъ.

РАЗДѢЛЪ IV.

О лицахъ, на коихъ возложены судоходная полиція и сборъ пошлинъ на Прутѣ.

Ст. 64. Судоходство по Пруту подчинено вѣдѣнію Инспектора, назначаемаго Постоянною Смѣшанною Коммисіею, на основаніи ст. 8 Конвенціи ^{3/15} декабря 1866 года. На этого Инспектора возлагается наблюденіе за точнымъ примѣненіемъ постановленій настоящаго положенія. Онъ дѣйствуетъ подъ руководствомъ сказанной Смѣшанной Коммисіи, которая приводитъ его къ присягѣ въ томъ, что онъ будетъ съ точностью и добросовѣстно исполнять обязанности, возлагаемыя на него настоящимъ положеніемъ. Должности его присвоенъ международный характеръ, и власть его простирается на всѣ безъ различія флаги.

Ст. 65. Инспекторъ Прутскаго судоходства имѣеть право требовать непосредственно, при отправленіи имъ своей должности, содѣйствія расположенныхъ на берегахъ военныхъ постовъ или прибрежныхъ мѣстныхъ властей.

Ст. 66. Исполненіе обязанностей рѣчной полиціи падаетъ на должностныя лица, назначаема для сего отъ каждаго изъ прибрежныхъ Государствъ на все протяженіе принадлежащихъ ему береговъ.

На этихъ чиновъ возлагается обязанность удостовѣрять нарушенія настоящаго положенія и составлять о нихъ донесенія и протоколы, которые имѣють доказательную силу, доколѣ не будутъ опровергнуты противными доказательствами и которые они передаютъ непосредственно Инспектору Прутскаго судоходства.

Они сносятся съ Инспекторомъ о всемъ касающемся примѣненія настоящаго положенія.

Ст. 67. Чины, назначенные для сбора пошлинъ въ Унгенахъ и въ устьѣ Прута, имѣють право непосредственно требовать содѣйствія военныхъ постовъ, учрежденныхъ въ Унгенахъ и въ устьѣ Прута, когда имъ необходима таковая помощь для понужденія шкиперовъ, судовщиковъ или проводниковъ судовъ, транспортовъ, плотовъ или лѣсныхъ гонокъ къ платежу вышесказанныхъ пошлинъ или денежныхъ штрафовъ, на нихъ налагаемыхъ за нарушеніе какихъ-либо статей настоящаго положенія или тарифа пошлинъ.

Ст. 68. Сборщики, назначенные для сбора судоходныхъ пошлинъ, облечены подобно Инспектору Прутскаго судоходства международнымъ характеромъ и власть ихъ простирается безъ различія на всѣ флаги. Они приводятся Постоянною Смѣшанною Коммисіею къ присягѣ въ томъ, что будутъ отправлять свои обязанности въ точности и добросовѣстно. Отъ нихъ можетъ также быть потребованъ денежный залогъ въ обезпеченіе благонадежности ихъ управленія. Они состоятъ судебно-полицейскими чиновниками, по всему, что касается нарушенія постановленій тарифа судоходныхъ пошлинъ.

Il s'exerce conformément aux instructions spéciales données aux percepteurs des droits de navigation et au moment de la perception de ces droits; il a d'ailleurs un caractère purement informatif et ne peut être suivi d'aucun acte de coercition de la part desdits Agents.

Art. 63. Lorsqu'un patron ou conducteur est convaincu d'avoir fait ou tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de la navigation du Pruth pour mettre sa personne ou les marchandises qui ont été l'objet de la fraude commise ou tentée, à l'abri des poursuites qui seraient dirigées par les autorités douanières conformément aux lois de chaque pays riverain.

T I T R E IV.

Des autorités préposées à la police de la navigation et à la perception des taxes sur le Pruth.

Art. 64. L'exercice de la navigation sur le Pruth est placé sous l'autorité de l'Inspecteur nommé par la Commission mixte permanente, en exécution de l'Art. 8 de la Convention du 3^e/₁₅ Décembre 1866. Cet agent est chargé d'assurer l'application des dispositions du présent règlement. Il fonctionne sous la direction de ladite Commission mixte, devant laquelle il prête serment de remplir avec exactitude et fidélité les devoirs qui lui sont imposés par les dispositions dudit règlement. Il est revêtu d'un caractère international, et son autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 65. L'inspecteur de la navigation du Pruth a le droit de requérir directement dans l'accomplissement de sa tâche: l'assistance des postes militaires établis sur les rives ou celle des autorités locales riveraines.

Art. 66. Les attributions spéciales de la police de la navigation sont exercées par les agents que chacun des pays riverains désigne à cet effet pour l'étendue de ses rives.

Ces agents sont chargés de constater les contraventions commises contre les dispositions du présent règlement et d'en dresser des rapports et procès verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire, et qui sont transmis par eux directement à l'Inspecteur de la navigation du Pruth.

Il seront en correspondance avec l'Inspecteur pour tout ce qui concerne l'application du règlement.

Art. 67. Les agents chargés de la perception des taxes de navigation à Ungheni et au confluent du Pruth sont autorisés à requérir directement l'assistance des postes militaires établis à Ungheni et au confluent, lorsque cette assistance est nécessaire pour contraindre les patrons ou conducteurs de bateaux, transports, radeaux ou trains de bois au paiement desdites taxes ainsi que des amendes auxquelles ils auraient été condamnés pour contravention aux dispositions du présent règlement ou à celles du tarif des taxes.

Art. 68. Les agents préposés à la perception des taxes sont revêtus, de même que l'inspecteur de la navigation du Pruth, d'un caractère international, et leur action s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. Ils prêtent serment devant la Commission Mixte du Pruth de remplir leurs fonctions avec exactitude et fidélité. Ils peuvent être astreints à fournir caution pour la sûreté de leur gestion. Ils ont le caractère d'officiers de la police judiciaire, pour ce qui concerne les contraventions commises contre les dispositions du Tarif des droits de navigation.

Ст. 69. Суда рѣчной инспекціи, равно какъ и весь пловучій составъ и всѣ суда Комисіи имѣютъ сигнальный флагъ нижеслѣдующаго вида: пять параллельныхъ полосъ, перпендикулярныхъ къ древку, въ слѣдующемъ порядкѣ по цвѣтамъ: красная, бѣлая, синяя, бѣлая, красная; ширина синей полосы вдвое больше ширины каждой изъ остальныхъ полосъ; полоса имѣетъ надпись бѣлыми буквами: С. М. Р.

Красная.
Бѣлая.
Синяя С. М. Р. бѣлыми буквами.
Бѣлая.
Красная.

Органы, агенты и служащіе Смѣшанной Комисіи носятъ нарукавные знаки такихъ же цвѣтовъ.

РАЗДѢЛЪ V.

О нарушеніяхъ.

Глава I.

Опредѣленіе штрафовъ.

Ст. 70. Шкипера, судовщики или проводники или машинисты плавающихъ по Пруту судовъ, транспортовъ, плотовъ и лѣсныхъ гонокъ, въ случаѣ неимѣнія у нихъ котораго-либо изъ документовъ, которые они обязаны имѣть по статьямъ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 и 11 настоящаго положенія, подвергаются взысканію денежнаго штрафа не менѣе десяти франковъ и не болѣе пятидесяти франковъ.

Шкипера, судовщики или проводники, уклоняющіеся отъ предьявленія вышеозначенныхъ документовъ или отъ поднятія своего національнаго флага по требованію чиновъ судоходной полиціи, подвергаются взысканію денежнаго штрафа не менѣе двадцати франковъ и не болѣе восьмидесяти франковъ.

Ст. 71. За прохожденіе чрезъ Унгенскую пристань или устье Прута безъ предварительнаго, какъ предписано въ ст. 13 настоящаго положенія, предьявленія сборщику пошлинъ судовыхъ документовъ, шкиперъ, судовщикъ или проводникъ судна, транспорта, плота или лѣсной гонки подвергается взысканію денежнаго штрафа въ размѣрѣ не менѣе пятидесяти франковъ и не болѣе трехъ сотъ франковъ.

Ст. 72. За всякое нарушеніе какого-либо постановленія статей 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23 и 26 настоящаго положенія виновный подвергается взысканію денежнаго штрафа въ размѣрѣ не менѣе десяти и не болѣе ста франковъ.

Ст. 73. За всякое нарушеніе какого-либо постановленія статей 20 и 21 настоящаго положенія виновный подвергается взысканію денежнаго штрафа въ размѣрѣ не менѣе 50 фр. и не болѣе 200 фр.

Art. 69. Les bateaux d'inspection fluviale ainsi que tout le matériel flottant et toutes les embarcations de la Commission portent un pavillon-signal dont la description suit:

Cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs:

rouge, blanc, bleu, blanc, rouge; la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C. M. P.

Rouge
blanc
bleu, C. M. P. en blanc
blanc
rouge

Les organes, agents et employés de la Commission mixte portent des brassards dans les mêmes couleurs.

TITRE V.

Des contraventions.

CHAPITRE I.

Fixation des amendes.

Art. 70. Les capitaines, patrons ou conducteurs ou machinistes des bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth qui sont dépourvus de l'un ou de l'autre des documents dont ils doivent être munis aux termes des Articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 et 11 du présent règlement, sont punis d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Les capitaines, patrons ou conducteurs qui refusent de produire lesdits documents ou de hisser leur pavillon national sur la réquisition des agents préposés à la police de la navigation, sont punis d'une amende de vingt francs au moins et de quatre-vingts francs au plus.

Art. 71. Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau, transport, radeau ou train de bois qui traverse l'échelle d'Ungheni ou le confluent du Pruth avant d'avoir produit ses papiers de bord à l'agent préposé à la perception des taxes, ainsi que le prescrit l'article 13 du présent règlement, est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

Art. 72. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23 et 26 du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 73. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 20 et 21 du présent règlement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de deux cents francs au plus.

Ст. 74. За всякое нарушение какого-либо постановления статей 24, 25 и 27 настоящего положения виновный подвергается штрафу въ размѣрѣ не менѣе 5 фр. и не болѣе 25 фр.

Ст. 75. За всякое нарушение одного изъ предписаній статей отъ 30 до 42 включительно, предписаній 2 пункта ст. 43, или одного изъ предписаній ст. 44, 45, 46 и 47 настоящего положения виновный подвергается взысканію денежнаго штрафа въ размѣрѣ не менѣе десяти франковъ и не болѣе пятидесяти франковъ.

Ст. 76. За всякое нарушение одного изъ предписаній ст. 53, 54 и 55 настоящего положения виновный подвергается взысканію денежнаго штрафа въ размѣрѣ не менѣе двадцати франковъ и не болѣе ста франковъ.

Ст. 77. Когда нарушение какого-либо предписанія вышесказанныхъ статей 52, 53, 54 и 55 или которое-либо изъ нарушеній, усмотрѣнныхъ и караемыхъ ст. отъ 72 по 75 включительно настоящего положения, сопровождается убыткомъ или поврежденіемъ, или вслѣдствіе его происходитъ убытокъ или поврежденіе, причиняемые тѣмъ судомъ, транспортомъ, плотомъ или лѣсною гонкою, работамъ, производящимся для улучшения судоходства по Пруту, или употребляемымъ для этихъ работъ снарядамъ, или бакенамъ, знакамъ или инымъ предметамъ, принадлежащимъ Постоянной Смѣшанной Коммиссiи, виновный подвергается взысканію штрафа не менѣе ста франковъ и не болѣе тысячи франковъ.

Ст. 78. Всякій шкиперъ, судовщикъ или проводникъ, оказавшійся въ пьяномъ видѣ въ то время, когда ввѣренные его управленію судно, транспортъ, плотъ или лѣсная гонка находятся на ходу, подвергается взысканію штрафа въ размѣрѣ не менѣе десяти франковъ и не болѣе сорока франковъ.

Ст. 79. За всякое наносимое чинамъ судоходной полиціи или сборщику пошлинь на Прутѣ оскорбленіе и за всякую дѣлаемую имъ угрозу во время отпращиванія ими обязанностей по должности, равно какъ за всякое оскорбленіе, направленное противъ той власти, отъ которой поставлены тѣ чины, виновный наказывается взысканіемъ штрафа въ размѣрѣ не менѣе двадцати франковъ и не болѣе пятидесяти франковъ.

За оскорбленіе дѣйствіемъ или покушеніе на оскорбленіе дѣйствіемъ чиновъ судоходной полиціи или сборщика пошлинь, во время отпращиванія ими своихъ служебныхъ обязанностей, высшій размѣръ штрафа можетъ быть увеличенъ до ста франковъ.

Г л а в а П.

Правила касательно примѣненія взысканій.

Ст. 80. Взысканія не примѣняются въ тѣхъ случаяхъ, когда нарушение послѣдовало вслѣдствіе независимыхъ отъ воли нарушителя обстоятельствъ.

Ст. 81. Высшій размѣръ штрафа можетъ быть удвоенъ въ случаѣ повторенія нарушенія; повтореніемъ же считается, когда то же нарушение будетъ вторично совершено тѣмъ же нарушителемъ въ теченіе двѣнадцати мѣсяцевъ.

Ст. 82. Независимо отъ налагаемыхъ за нарушение штрафовъ, противъ нарушителей могутъ быть вчиняемы въ подлежащихъ судахъ гражданскіе иски о вознагражденіи за причиненные ими убытки.

Ст. 83. Шкипера, судовщики и проводники лично отвѣчаютъ за нарушенія, совершаемыя принадлежащими къ ихъ экипажамъ людьми.

Ст. 84. Приговоры о взысканіи штрафовъ за нарушение постановленій положенія постановляются въ первой инстанціи Инспекторомъ Прутскаго судоходства.

Art. 74. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 24, 25 et 27 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

Art. 75. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 30 à 42 inclusivement, à celles du deuxième alinéa de l'article 43 ou à l'une des dispositions des articles 44, 45, 46 et 47 du présent règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Art. 76. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 53, 54 et 55 du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 77. Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions desdits articles 53, 54 et 55 ou une des contraventions prévues et punies par les articles 72 à 75 inclusivement du présent règlement est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionnée par le bateau, transport, radeau ou train de bois contrevenant, aux ouvrages exécutés pour l'amélioration de la navigation du Pruth, au matériel employé à ces travaux, ou aux bouées, signaux ou autres propriétés appartenant à la Commission mixte permanente, l'amende encourue par le contrevenant est de cent francs au moins et de mille francs au plus.

Art. 78. Tout capitaine, patron ou conducteur trouvé en état d'ivresse pendant que le bateau, transport, radeau ou train de bois dont la direction lui est confiée, est en marche, est puni d'une amende de dix francs au moins et de quarante francs au plus.

Art. 79. Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les Agents préposés à la police de la navigation ou à la perception des taxes sur le Pruth, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle lesdits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à cent francs.

CHAPITRE II.

Règles pour l'application des amendes.

Art. 80. Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 81. Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive, et il y a récidive quand la même contravention se renouvelle à la charge du même contrevenant dans l'espace de douze mois.

Art. 82. 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.

Art. 83. Les capitaines, patrons ou conducteurs sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 84. L'Inspecteur de la navigation du Pruth prononce en première instance l'application des amendes encourues à raison des contraventions commises contre les dispositions du présent règlement.

Приговоры эти объявляются, насколько возможно, самому штрафуемому лично, чрезъ посредство Сборщика пошлинъ въ Унгенахъ или при устьѣ Прута; въ случаѣ же невозможности объявить оный ему лично, объявленіе производится въ Галацъ въ Канцеляріи той Консульской или мѣстной власти, въ вѣдѣніи коей состоитъ оштрафованное лицо.

Ст. 85. Штрафы вносятся сборщику, на котораго возложено взиманіе судоходныхъ пошлинъ въ Унгенахъ или въ устьѣ Прута и ни въ какихъ случаяхъ оштрафованное судно, транспортъ, плотъ или лѣсная гонка не могутъ покинуть Унгенскую пристань или выйти изъ Прута и вступить въ Дунай, не уплативъ предварительно наложеннаго штрафа.

Ст. 86. Жалобы на приговоры о взысканіи штрафа должны подаваться въ Постоянную Смѣшанную Коммисію въ трехмѣсячный срокъ со дня объявленія; но приговоръ первой инстанціи всегда подлежитъ предварительному исполненію, и въ случаѣ обжалованія онаго штрафъ вносится сборщику Прутскихъ пошлинъ и остается у него на храненіи до разрѣшенія, какое послѣдуетъ по принесенной жалобѣ.

По истеченіи трехмѣсячнаго срока со дня объявленія приговора первой инстанціи, никакія жалобы не принимаются.

Рѣшеніе Смѣшанной Коммисіи по принесенной жалобѣ имѣетъ силу окончательнаго рѣшенія, и никакихъ жалобъ на оное не допускается.

Заключительное постановленіе.

Ст. 87. Настоящее положеніе можетъ быть измѣняемо по требованію обстоятельствъ Постоянною Смѣшанною Коммисією.

Учинено въ Галацъ $\frac{1}{13}$ апрѣля 1896 года.

Измѣненіе ст. 29.

Воспрещается ставить въ Прутѣ или на бечевникѣ мельницы, плотины, оросительныя колеса или какія-либо другія постройки, могущія засорять рѣку или измѣнять теченіе ея или затруднять сообщеніе по бечевнику.

Равнымъ образомъ запрещается рыть канавы поперегъ бечевника безъ формальнаго разрѣшенія власти, завѣдующей судоходною полицією; дозволеніе же это можетъ даваться не иначе какъ съ тѣмъ, чтобы прибрежный владѣлецъ обязался возстановить сообщеніе посредствомъ моста.

Равнымъ образомъ воспрещается извлекать со дна рѣки или съ ея береговъ камни, гравій, песокъ или другіе матеріалы безъ формальнаго разрѣшенія Коммисіи. Это разрѣшеніе можетъ быть дано лишь въ томъ случаѣ, если будетъ признано, что эти работы по извлеченію не могутъ ни въ чемъ повредить произведеннымъ уже улучшительнымъ работамъ.

ПОЛОЖЕНІЕ

о санитарномъ надзорѣ надъ судоходствомъ по Пруту.

Ст. 1. Въ случаѣ появленія въ мѣстностяхъ, лежащихъ по берегамъ Прута, или граничащихъ съ Прутомъ придунайскихъ областяхъ холеры, чумы или другой какой-либо болѣзни, исключительно опасной по своему эпидемическому характеру, Правительства прибрежныхъ

La notification de ses sentences est faite, autant que possible, à la partie condamnée en personne, par l'intermédiaire de l'agent de perception à Ungheni ou au confluent; en cas d'empêchement, elle est faite à Galatz, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle la partie relève.

Art. 85. Le montant des amendes est versé entre les mains de l'agent préposé à la perception des taxes à Ungheni ou au confluent du Pruth et le paiement en est effectué, en tout état de cause, avant que le bateau, transport, radeau ou train de bois contrevenant ne puisse quitter l'échelle d'Ungheni ou sortir de la rivière pour entrer dans le Danube.

Art. 86. L'appel contre les jugements de condamnation est porté dans les trois mois de la notification, devant la Commission mixte permanente, mais le jugement de première instance est toujours exécutoire par provision, et en cas d'appel, le montant de l'amende est versé au percepteur des taxes du Pruth qui le garde en dépôt jusqu'à ce que l'appel soit vidé.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification du jugement de première instance.

Le jugement rendu sur appel par la Commission mixte est définitif et ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Disposition finale.

Art. 87. Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission mixte permanente.

Fait à Galatz, le $\frac{1}{13}$ Avril 1896.

Modification de l'Art. 29.

Il est interdit d'établir dans le Pruth ou sur les chemins de halage, des moulins, des digues, des roues d'irrigation ou toutes autres constructions pouvant obstruer la voie fluviale ou faire dévier son cours, ou bien pouvant entraver la communication sur les chemins de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police de la navigation, et cette autorisation ne peut être donnée à moins que le propriétaire riverain ne s'engage à rétablir la communication au moyen d'un pont.

Il est également interdit d'extraire du lit fluvial ou de ses berges, des pierres, du gravier, du sable ou d'autres matériaux, sans une autorisation formelle de la Commission. Cette autorisation ne peut être donnée que lorsqu'il est reconnu que ces travaux d'extraction ne pourront compromettre en rien les effets des travaux d'amélioration.

REGLEMENT

sanitaire pour la navigation sur le Pruth.

Art. 1. Au cas où dans les provinces riveraines du Pruth ou bien dans celles du Danube avoisinant le Pruth, apparaîtrait le choléra, la peste ou une autre maladie particulièrement dangereuse par son caractère épidémique, les Gouvernements des Etats riverains établiraient des sta-

Государствъ установятъ станціи для санитарнаго надзора на тѣхъ пристаняхъ рѣки, гдѣ названныя Государства найдутъ это нужнымъ. Каждое изъ прибрежныхъ Государствъ сообщить Прутской Смѣшанной Коммисіи названія этихъ станцій санитарнаго надзора.

Ст. 2. На станціяхъ санитарнаго надзора часть пристани, назначенная для остановки судовъ и плотовъ, будетъ отмѣчена бѣлымъ флагомъ.

Каждое судно или плотъ, идущее по Пруту и проходящее мимо какой-либо станціи санитарнаго надзора, обязано остановиться у пристани въ мѣстѣ, отмѣченномъ бѣлымъ флагомъ, чтобы подвергнуться санитарному осмотру.

Ст. 3. Во главѣ каждой станціи санитарнаго надзора будетъ поставленъ въ качествѣ директора врачъ, при которомъ будетъ находиться низшій персоналъ служащихъ (больничный служитель, санитарный служитель для производства дезинфекціи и т. п.). Мѣстныя военныя, административныя и таможенныя власти будутъ оказывать содѣйствіе врачу-директору станціи при исполненіи имъ его обязанностей. Онъ долженъ вести вѣдомость всѣмъ досмотрѣннымъ плотамъ и судамъ, отмѣчая въ ней о результатѣ осмотра, о совершенныхъ санитарныхъ дѣйствіяхъ и о томъ, за какимъ номеромъ и какого числа выданы санитарныя свидѣтельства.

Ст. 4. Станціи санитарнаго надзора будутъ имѣть помѣщенія, предназначенныя для изоляціи и леченія снятыхъ съ судовъ и плотовъ больныхъ, зараженныхъ болѣзнями, упомянутыми въ ст. 1, а также помѣщенія для пріюта и пользованія лицъ, возбуждающихъ подозрѣніе въ зараженности одною изъ означенныхъ инфекціонныхъ болѣзней, и для пріюта снятыхъ съ судовъ и плотовъ лицъ здоровыхъ, но подвергаемыхъ дезинфекціи и наблюденію (обсервации), вслѣдствіе нахождения ихъ на суднѣ или на плоту, на коихъ свирѣпствуетъ одна изъ вышеперечисленныхъ заразныхъ болѣзней.

Каждая станція должна быть равнымъ образомъ снабжена дезинфекціоннымъ аппаратомъ, дѣйствующимъ посредствомъ горячаго пара (сушильная печь) и всѣмъ необходимымъ матеріаломъ для дезинфекціи.

Ст. 5. Каждая станція санитарнаго надзора будетъ снабжена необходимымъ количествомъ питьевой воды. Это количество воды должно быть достаточнымъ для снабженія судовъ и плотовъ.

Ст. 6. Санитарный осмотръ судовъ и плотовъ будетъ производиться обыкновенно въ портѣ, въ мѣстѣ, отмѣченномъ бѣлымъ флагомъ и предназначенномъ для санитарнаго контроля.

Санитарный осмотръ будетъ производиться только днемъ. Суда и плоты, приходящіе къ станціи ночью, будутъ останавливаться и ожидать до утра; въ этотъ промежутокъ времени ни пассажиры, ни люди экипажа не могутъ покидать судно или плотъ; исключеніе допускается лишь для занесенія причала.

Ст. 7. Врачъ-директоръ станціи санитарнаго надзора въ сопровожденіи гражданскаго чиновника или военнаго, имѣющаго чинъ, осматриваетъ каждое судно или плотъ по его прибытіи; суда и плоты, пришедшіе ночью, будутъ осматрѣны не позднѣ половины восьмага часа утра.

Ст. 8. Если на суднѣ или на плоту находится лицо, зараженное одною изъ помянутыхъ въ ст. 1 болѣзней или возбуждающее въ этомъ подозрѣніе, то оно будетъ переведено на сушу, изолировано, и ему будетъ оказанъ необходимый медицинскій уходъ.

Въ подобномъ случаѣ незараженныя лица, находящіяся на суднѣ или плоту, будутъ равнымъ образомъ высажены, а всѣ помѣщенія на суднѣ или плоту будутъ самымъ тщательнымъ образомъ дезинфецированы; равно будутъ дезинфецированы всѣ вещи, находящіяся на суднѣ или плоту, могущія передать заразу: солома, тряпье и другія подобныя вещи, не пред-

tions d'inspection sanitaire aux échelles sur la rivière où lesdits Gouvernements le jugeront nécessaire. Chaque Etat riverain portera à la connaissance de la Commission Mixte du Pruth le nom de ces stations d'inspection sanitaire.

Art. 2. Dans les stations d'inspection sanitaire, la partie de l'échelle destinée à la halte des bateaux et des radeaux sera marquée par un pavillon blanc.

Tout bateau ou radeau naviguant sur le Pruth et passant devant une des stations d'inspections sanitaire, est obligé de s'arrêter à l'échelle, à l'endroit indiqué par le pavillon blanc, pour être soumis à l'inspection sanitaire.

Art. 3. Chaque station d'inspection sanitaire aura comme directeur un médecin ayant son personnel subalterne (infirmier, agent sanitaire chargé de la désinfection, etc.). Le médecin-directeur sera aidé dans l'accomplissement de ses fonctions par les autorités militaires, administratives et douanières de l'échelle du port. Il tiendra un registre où seront passés tous les radeaux et bateaux visités ainsi que le résultat de la visite, les opérations sanitaires accomplies, le numéro et la date des certificats sanitaires délivrés.

Art. 4. Les stations d'inspection sanitaire auront des locaux destinés à l'isolement et au traitement des malades provenant des bateaux et des radeaux et atteints par une des maladies mentionnées à l'art. 1, à abriter et à y soigner les personnes suspectes d'être atteintes par l'une de ces maladies infectieuses, à abriter les personnes saines provenant des bateaux et des radeaux, mais soumises à la désinfection et à l'observation comme s'étant trouvées sur un bateau ou un radeau où sévit l'une des maladies infectieuses énumérées ci-dessus.

Chaque station devra également être munie d'un appareil de désinfection par la vapeur bouillante (étuve) et de tout le matériel nécessaire à la désinfection.

Art. 5. Chaque station d'inspection sanitaire sera pourvue d'une quantité nécessaire d'eau potable. Cette quantité d'eau devra être suffisante pour alimenter les bateaux et les radeaux.

Art. 6. L'inspection sanitaire des bateaux et des radeaux se fera d'ordinaire au port à l'endroit indiqué par le pavillon blanc et destiné au contrôle sanitaire.

Le service d'inspection sanitaire ne se fera que pendant le jour. Les bateaux et les radeaux qui arrivent à la station pendant la nuit, s'arrêteront et attendront jusqu'au matin; dans cet interval de temps ni les passagers ni les hommes de l'équipage ne pourront quitter le bateau ou le radeau, sauf pour les opérations de l'amarrage.

Art. 7. Le médecin-directeur de la station d'inspection sanitaire, accompagné d'un fonctionnaire administratif ou d'un militaire ayant un grade, visite chaque bateau ou radeau dès l'arrivée; les bateaux et les radeaux arrivés pendant la nuit seront visités au matin à sept heures et demie au plus tard.

Art. 8. Si, sur le bateau ou sur le radeau, il se trouve une personne atteinte par l'une des maladies mentionnées à l'art. 1 ou bien suspecte de l'être, on effectuera son transport à terre, on l'isolera et on lui procurera les soins nécessaires.

Dans ce cas les personnes saines se trouvant à bord ou bien sur le radeau seront également débarquées, le bateau ou radeau sera désinfecté radicalement dans tous ses recoins; seront également désinfectés tous les objets se trouvant sur le bateau ou radeau pouvant transmettre la contagion; la paille, les chiffons et autres objets de même nature sans valeur aucune seront brûlés;

ставляющія изъ себя цѣнности, будутъ сожжены; питьевая вода, находящаяся на суднѣ, будетъ обеззаражена и вылита въ рѣку. Всѣ эти дѣйствія будутъ произведены подъ непосредственнымъ наблюденіемъ врача-директора станціи.

По окончаніи дезинфекціи, суда и плоты пробудутъ подъ наблюденіемъ (обсервацией) въ продолженіе трехъ сутокъ, по истеченіи коихъ они будутъ снабжены обеззараженной питьевой водою и имъ разрѣшено будетъ сняться съ якоря съ соблюденіемъ правилъ, указываемыхъ ст. 10.

Ст. 9. Если на суднѣ или на плоту не будетъ лицъ, зараженныхъ болѣзнями, помянутыми въ ст. 1, то капитану ихъ будетъ немедленно вручено санитарное свидѣтельство, въ коемъ будетъ указано число и имена лицъ, находящихся на суднѣ, а равно и ихъ санитарное состояніе.

Лица, находящіеся на плотамъ, будутъ равнымъ образомъ снабжены каждое въ отдѣльности подобнымъ свидѣтельствомъ, въ коемъ будетъ указано состояніе ихъ здоровья. По полученіи сихъ свидѣтельствъ, судамъ и плотамъ будетъ предоставлено продолжать свой путь.

Ст. 10. Подобныя общія и личныя свидѣтельства будутъ выдаваемы капитанамъ судовъ и гонщикамъ плотовъ послѣ производства дезинфекціи и окончанія наблюденія (обсервации), указанныхъ въ ст. 8.

Въ этомъ послѣднемъ случаѣ въ свидѣтельствахъ будутъ указаны: а) санитарныя мѣры, коимъ были подвергнуты судно или плотъ, б) продолжительность наблюденія (обсервации), в) съ какого числа они были освобождены отъ означенной обсервации и д) санитарное состояніе лицъ, вышедшихъ со станціи.

Ст. 11. Санитарный осмотръ, произведенный на одной изъ санитарныхъ станцій, не избавляетъ судно или плотъ, ни его экипажъ отъ новаго такого же осмотра на слѣдующей санитарной станціи, независимо отъ того, находится она на правомъ или лѣвомъ берегу Прута. Санитарный осмотръ будетъ повторенъ на всѣхъ станціяхъ санитарнаго надзора по пути слѣдованія судовъ или плотовъ—безразлично, находятся ли станціи на правомъ или лѣвомъ берегу Прута.

Ст. 12. Станціи санитарнаго надзора находятся подъ контролемъ высшихъ санитарныхъ властей прибрежнаго Государства, коему принадлежатъ названныя станціи.

Учинено въ Галацѣ ⁷/₁₀ мая 1896 года.

ВРЕМЕННЫЙ ТАРИФЪ

судоходныхъ пошлинъ, подлежащихъ взиманію въ Унгенахъ и при устьѣ Прута.

Прутская Смѣшанная Коммисія, имѣя въ виду ст. 1 Конвенціи, заключенной въ Бухарестѣ ^{18 февраля}/_{2 марта} 1895 г., вносящую измѣненія въ ст. 2 и 20 Конвенціи ³/₁₅ декабря 1866 г., касательно судоходства по Пруту, опредѣляетъ нижеслѣдующія измѣненія и добавленія въ Временномъ Тарифѣ ^{28 января}/_{9 февраля} 1871 года:

l'eau potable du bord sera désinfectée et jetée à la rivière. Toutes ces opérations seront accomplies sous la surveillance directe du médecin-directeur de la station.

Leur désinfection une fois terminée, les bateaux et les radeaux resteront en observation pendant trois jours après lesquels on les approvisionnera d'eau potable indemne et on leur permettra d'apparailler de la façon dont le prescrit l'art. 10.

Art. 9. Si les bateaux ou les radeaux n'ont pas à leur bord des personnes atteintes par l'une des maladies mentionnées à l'art. 1, on délivrera immédiatement au capitaine un certificat de santé dans lequel seront passés le nombre et le nom des personnes se trouvant à bord ainsi que leur état sanitaire.

Les personnes se trouvant sur les radeaux seront également munies d'un pareil certificat individuel portant indication de l'état de leur santé. Après réception des certificats, les bateaux et les radeaux pourront continuer leur route.

Art. 10. De pareils certificats collectifs ou individuels seront délivrés aux capitaines des bateaux ainsi qu'au personnel des radeaux après la désinfection effectuée et l'observation accomplie ainsi que l'indique l'art. 8.

Dans ce dernier cas les certificats contiendront la mention: a) des mesures sanitaires auxquelles le bateau ou radeaux a été soumis, b) de la durée de l'observation, c) de la date à laquelle ils ont été relevés de ladite observation, et d) de l'état sanitaire des personnes ayant quitté la station.

Art. 11. Le fait de s'être soumis à l'inspection sanitaire dans une station sanitaire ne dispense pas le bateau ou radeau, ni son personnel, d'une nouvelle inspection sanitaire dans la station sanitaire suivante, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elle se trouve sur la rive droite ou sur la rive gauche du Pruth. L'inspection sanitaire sera répétée dans toutes les stations d'inspection sanitaire devant lesquelles passeront les bateaux ou radeaux sans tenir compte du fait que les stations se trouvent sur la rive droite ou sur la rive gauche du Pruth.

Art. 12. Les stations d'inspection sanitaire se trouvent placées sous le contrôle des autorités sanitaires supérieures de l'Etat riverain auquel appartiennent lesdites stations.

Fait à Galatz, 7/19 Mai 1896.

TARIF PROVISOIRE

des Droits de navigation à percevoir à Ungheni et à l'embouchure du Pruth.

La Commission mixte du Pruth:

Vu l'article 1^{er} de la Convention conclue à Bucarest le 18 février/2 mars 1895, modifiant les articles 2 et 20 de la Convention du 3/15 décembre 1866, concernant la navigation du Pruth.

Arrête les modifications et augmentations suivantes au Tarif provisoire du 28 janvier/9 Février 1871:

ГЛАВА I.

Тарифъ для паровыхъ и парусныхъ судовъ, транспортовъ и буксирныхъ баржъ.

Общія правила.

Ст. 1. Всякое парусное или паровое судно, всякій транспортъ или буксирная баржа, какое бы ни было ихъ наименованіе, при слѣдованіи по р. Пруту въ томъ или другомъ направленіи съ полнымъ или неполнымъ грузомъ платитъ судоходную пошлину, состоящую:

а) изъ основной пошлины въ 65 сантимовъ съ каждой тонны вмѣстимости, независимо отъ пройденнаго разстоянія;

б) изъ добавочной пошлины въ 10 сантимовъ съ каждой тонны вмѣстимости за каждый пройденный участокъ полный или неполный *).

Эта судоходная пошлина взимается съ полной вмѣстимости судна, транспорта или баржи, когда находящійся на нихъ грузъ по коносаментамъ или по грузовой росписи, превышаетъ половину вмѣстимости; въ противномъ же случаѣ и за исключеніемъ льготы отъ платежа пошлинъ, предоставляемой ниже, ст. 2, пошлины взимается только за половину полной вмѣстимости.

Количество судоходныхъ пошлинъ, причитающееся съ парохода, рассчитывается съ чистой вмѣстимости его, какъ она показана въ его судовыхъ документахъ, то есть за вычетомъ изъ полной его вмѣстимости вѣса машины и топлива.

Если же число тоннъ, соответствующее двигателю въ судовыхъ документахъ не показано, то изъ полной вмѣстимости вычитается, въ колесныхъ пароходахъ тридцать семь процентовъ, а въ винтовыхъ тридцать два процента; вычетъ этотъ производится по предварительномъ перечисленіи поднимаемаго судномъ количества тоннъ на англійскія регистровыя тонны, каковое обращеніе производится согласно указаніямъ слѣдующей ниже 11 статьи.

Основная пошлина взимается въ первой конторѣ по взиманію пошлинъ, которая встрѣтится на пути парохода, транспорта или баржи. Она взимается лишь одинъ разъ въ каждое плаваніе, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ ст. ст. 5 и 6 лит. г, д, е.

Добавочная пошлина взимается слѣдующимъ образомъ:

а) суда, транспорты и баржи, идущіе вверхъ по Пруту, платятъ въ устьѣ рѣки за число участковъ, которые имъ предстоитъ пройти между устьемъ и Унгенами, а въ Унгенахъ—за число участковъ, которые предстоитъ пройти вверхъ отъ Унгенъ;

б) суда, транспорты и баржи, спускающіеся по Пруту, платятъ въ Унгенахъ за число участковъ, пройденныхъ до Унгенъ, а въ устьѣ—за число участковъ, пройденныхъ внизъ отъ Унгенъ.

Всякая часть участка считается за цѣлый участокъ.

Пассажирскіе пароходы подлежатъ взиманію вышеизложенныхъ пошлинъ, расчетъ коихъ долженъ производиться согласно постановленіямъ пунктовъ 3 и 4.

*) Участки временно распредѣляются такъ:

1-й участокъ: отъ устья (кил. 0) до Рогожень (кил. 98).

2-й » отъ Рогожень (кил. 98) до Точень (кил. 195).

3-й » отъ Точень (кил. 195) до Дранчень (кил. 300).

4-й » отъ Дранчень (кил. 300) до Унгенъ (кил. 410).

5-й » отъ Унгенъ (кил. 410) до Биволари (кил. 503).

CHAPITRE I.

Tarif pour les bateaux à voiles et à vapeur, transports et chalands de remorque.

A. Règles générales.

Art. 1. Tout bateau à voiles ou à vapeur et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, naviguant sur le Pruth dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète, ou partielle paie un droit de navigation composé:

a) d'une taxe fondamentale de soixante-cinq centimes par tonneau de jauge, indépendamment de la distance parcourue;

b) d'une taxe additionnelle de dix centimes par tonneau de jauge calculé sur le parcours de chaque section ou fraction de section. *)

Ce droit de navigation est perçu sur le tonnage total du bateau, transport ou chaland, lorsque d'après les connaissements ou le manifeste, la cargaison est équivalente à plus de la moitié du tonnage; dans le cas contraire, et sauf l'exemption de taxe assurée par l'art. 2 ci-après, le droit est perçu sur la moitié seulement du tonnage total.

Les droits dus par les bateaux à vapeur sont calculés sur le tonnage net du bateau, tel qu'il est indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire, après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux afférent au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il est déduit sur le tonnage total, 37% pour les bateaux à aubes, et 32% pour les bateaux à hélice; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bateau en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 11 ci-après.

La taxe fondamentale est perçue au premier bureau de perception rencontré par le bateau, transport ou chaland. Elle n'est perçue qu'une seule fois pour chaque voyage, sauf les cas prévus par les art. 5 et 6, lit. d) e) f).

La taxe additionnelle est perçue de la manière suivante:

a) les bateaux, transports et chalands remontant le Pruth, paient à l'embouchure pour le nombre des sections à parcourir entre l'embouchure et Ungheni, et à Ungheni pour le nombre des sections à parcourir en amont d'Ungheni;

b) les bateaux, transports et chalands descendant le Pruth, paient à Ungheni pour le nombre des sections parcourues jusqu'à Ungheni, et à l'embouchure pour le nombre des sections parcourues en aval d'Ungheni;

Toute fraction de section est considérée comme section entière;

Les bateaux de passagers sont soumis aux taxes ci-dessus établies, à calculer conformément aux dispositions des alinéas 3 et 4;

*) Les sections sont provisoirement les suivantes:

1-ère Section: de l'embouchure (Km 0) à Rogojeni (Km 98).

2-ème » : de Rogojeni (Km 98) à Toceni (Km 195).

3-ème » : de Toceni (Km 195) à Drânceni (Km 300).

4-ème » : de Drânceni (Km 300) à Ungheni (Km 410).

5-ème » : de Ungheni (Km 410) à Bivolari (Km 503).

Пароходныя общества, содержащія правильные пассажирскіе рейсы, будутъ пользоваться скидкой въ размѣрѣ двадцати пяти процентовъ.

Ст. 2. Освобождаются отъ уплаты всякихъ пошлинъ:

а) пароходы, слѣдующіе безъ всякаго инаго груза, кромѣ топлива, предназначеннаго на потребленіе ихъ двигателей;

б) парусныя или паровыя суда, транспорты и баржи, грузъ коихъ, согласно ихъ коносаментамъ или грузовой росписи, не превышаетъ одной регистровой тонны;

в) суда вмѣстимостью менѣе восьми тоннъ, употребляемыя для мѣстныхъ нуждъ;

г) буксирныя суда, даже когда они буксируютъ суда или транспорты, нагруженные или порожніе, если только они сами не употребляются къ провозу части груза буксируемыхъ ими судовъ.

Б. Особенныя правила.

Ст. 3. Всякое парусное или паровое судно, транспортъ или буксирная баржа, направляющіеся вверхъ по рѣкѣ отъ пункта, лежащаго выше устья или на пристани Унгень, равно какъ всякое судно, транспортъ или баржа, спустившіеся до Унгень или проходящіе чрезъ пристань въ Унгенахъ, слѣдуя внизъ по рѣкѣ, платятъ судоходную пошлину, предусмотрѣнную ст. 1, слѣдующую за переходъ до Унгень, — въ конторѣ для сбора пошлинъ въ Унгенахъ.

Ст. 4. Всякое судно, транспортъ или баржа, направляющіеся внизъ по теченію, идя отъ Унгень, или отъ одной изъ пристаней, лежащихъ ниже Унгень, равно какъ всякое судно, транспортъ или баржа, входящіе въ Прутъ для слѣдованія вверхъ до одной изъ его пристаней, платятъ судоходную пошлину, предусмотрѣнную ст. 1, слѣдующую за переходъ внизъ отъ Унгень, — въ конторѣ для сбора пошлинъ при устьѣ Прута.

Ст. 5. Если парусное или паровое судно, транспортъ или буксирная баржа, спускающіеся по Пруту и уплатившіе въ Унгенахъ пошлину, требуемую ст. 3, будутъ продолжать переходъ до устья, то они платятъ въ конторѣ по сбору пошлинъ при устьѣ судоходную пошлину, предусмотрѣнную ст. 1, по нижеслѣдующему расчету:

а) Если во все время перехода отъ пристани отправленія до устья судно, транспортъ или баржа не приступало къ перемѣнѣ своего груза, оно платитъ въ устьѣ исключительно добавочную пошлину, слѣдующую за 4 участка, пройденные имъ отъ Унгень.

б) Если, прибывъ въ Унгены съ грузомъ, вѣсящимъ болѣе половины его тоннажа, это судно, транспортъ или баржа произвело частичную выгрузку въ Унгенахъ или ниже Унгень, причемъ вѣсъ груза не спустился ниже половины тоннажа судна или баржи и если въ Унгенахъ или ниже Унгень оно пополнило свой грузъ, оно платитъ при устьѣ исключительно добавочную пошлину, слѣдующую за 4 участка, пройденные имъ отъ Унгень.

в) Такъ же будетъ поступлено, если по прибытіи въ Унгены съ грузомъ, вѣсящимъ менѣе половины тоннажа, это судно, транспортъ или баржа произведетъ частичную выгрузку въ Унгенахъ или ниже Унгень и затѣмъ пополнилъ свой грузъ въ Унгенахъ или въ пристани, расположенной ниже Унгень, причемъ грузъ не превыситъ по вѣсу половину тоннажа.

г) Если, прибывъ въ Унгены съ грузомъ, по вѣсу превышающимъ половину тоннажа, судно, транспортъ или баржа произведетъ въ Унгенахъ или ниже Унгень частичную

Les compagnies de bateaux qui feront un service de passagers régulier, jouiront d'une réduction de 25%.

Art. 2. Sont affranchis du paiement de toute taxe:

- a) les bateaux à vapeur naviguant sans porter aucune charge autre que le combustible destiné à la consommation de leur appareil moteur;
- b) les bateaux à voiles ou à vapeur, transports et chalands, dont d'après les connaissements ou le manifeste la cargaison n'excède pas une tonne de registre;
- c) les embarcations d'une portée moindre à huit tonnes, employées aux besoins locaux;
- d) les remorqueurs, même lorsqu'ils remorquent des bateaux ou transports, chargés ou vides, pourvu qu'ils ne soient pas employés à transporter une partie de la cargaison des bateaux remorqués.

B. Règles spéciales.

Art. 3. Tout bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque, qui commence sa remonte en amont de l'embouchure ou à l'échelle d'Ungheni,—de même que tout bateau, transport ou chaland, qui finit sa descente à Ungheni ou traverse l'échelle d'Ungheni à la descente, paie les droits de navigation prévus par l'art. 1, exigibles pour le parcours en amont d'Ungheni, au bureau de perception à Ungheni.

Art. 4. Tout bateau, transport ou chaland, qui commence sa descente à Ungheni ou à une des échelles en aval d'Ungheni,—de même que tout bateau, transport ou chaland, qui entre dans le Pruth pour remonter à une de ses échelles, paie les droits de navigation prévus par l'art. 1^{er}, exigibles pour le parcours en aval d'Ungheni, au bureau de perception à l'embouchure.

Art. 5. Lorsqu'un bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque descendant le Pruth et ayant payé à Ungheni les droits requis par l'art. 3, continue sa descente jusqu'à l'embouchure, il paie au bureau de perception à l'embouchure les droits de navigation prévus par l'art. 1^{er}, à calculer de la façon suivante:

a) Si, sur tout son trajet depuis l'échelle de provenance et jusqu'à l'embouchure, ce bateau, transport ou chaland n'a procédé à aucun changement de sa cargaison, il paie à l'embouchure uniquement les taxes additionnelles pour les quatre sections qu'il vient de parcourir depuis Ungheni.

b) Si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à plus de la moitié de son tonnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à un déchargement partiel à Ungheni ou en aval d'Ungheni, sans que sa cargaison soit descendue au-dessous de la moitié du tonnage du bateau ou chaland,—et si, à Ungheni ou en aval d'Ungheni, il a complété son chargement, il paie à l'embouchure uniquement les taxes additionnelles pour les quatre sections qu'il vient de parcourir depuis Ungheni.

c) Il en sera de même si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à moins de la moitié de son tonnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à un déchargement partiel à Ungheni ou en aval d'Ungheni et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni sans avoir dépassé la moitié de son tonnage.

d) Si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à plus de la moitié du tonnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à Ungheni ou en aval d'Ungheni à un déchargement

выгрузку, причемъ количество груза окажется ниже половины тоннажа, а затѣмъ новой нагрузкой въ Унгенахъ или въ одной изъ пристаней ниже Унгень увеличить вѣсъ груза сверхъ половины тоннажа, — оно платитъ при устьѣ судоходную пошлину, установленную ст. 1, по слѣдующему расчету:

основную пошлину — съ половины тоннажа; добавочныя же пошлины — съ половины тоннажа за 4 участка, пройденные отъ Унгень, и съ другой половины за участки, пройденные отъ мѣста догрузки.

д) Такъ же будетъ поступлено, если, по прибытіи въ Унгены, съ грузомъ по вѣсу меньшимъ половины тоннажа, это судно, транспортъ или баржа не произведетъ полной разгрузки въ Унгенахъ или ниже Унгень, а затѣмъ догрузитъ въ Унгенахъ или въ одной изъ пристаней ниже Унгень до вѣса, превышающаго половину тоннажа.

е) Если это судно, транспортъ или баржа совершенно разгрузится въ самихъ Унгенахъ или ниже Унгень, а затѣмъ возьметъ новый грузъ въ Унгенахъ или ниже Унгень, оно платитъ при устьѣ пошлину въ размѣрахъ, предусмотрѣнныхъ ст. 4.

Полной считается разгрузка, при которой количество груза, остающаго въ трюмѣ или на палубѣ, менѣе $\frac{1}{20}$ части полнаго тоннажа судна, транспорта или баржи.

Ст. 6. Если парусное или паровое судно, транспортъ или баржа, идущіе вверхъ по Пруту и уплатившіе при устьѣ пошлины, установленныя ст. 4, продолжаютъ переходъ выше Унгень, они платятъ въ конторѣ по сбору пошлинъ въ Унгенахъ судоходныя пошлины, предусмотрѣнныя ст. 1, расчетъ коихъ производится согласно съ постановленіями а, б, в, г, д, е ст. 5, смотря по тѣмъ или другимъ измѣненіямъ въ нагрузкѣ.

Г л а в а II.

Тарифъ для плотовъ и лѣсныхъ гонокъ.

Ст. 7. Всякій плотъ или лѣсная гонка, идущіе внизъ по Пруту и не перевозящіе никакихъ другихъ товаровъ, кромѣ тѣхъ бревенъ, изъ которыхъ они связаны, платятъ въ первой конторѣ по сбору пошлинъ, которая будетъ у нихъ на пути, судоходную пошлину, установленную нижеслѣдующимъ образомъ: если длина плота или гонки не превышаетъ 25 метровъ — 5 франковъ, если длина плота или гонки превышаетъ 25 метровъ — 10 франковъ.

Ни въ какомъ случаѣ не будетъ разсматриваться какъ одинъ плотъ или одна гонка тотъ плотъ или гонка, которые составлены изъ болѣе чѣмъ 4 рядовъ бревенъ, связанныхъ концы съ концами.

Ст. 8. Всякій плотъ или лѣсная гонка, идущіе внизъ по Пруту и провозящіе хлѣбъ или какой-либо другой товаръ, даже не идущій сплавомъ лѣсъ, оплачиваютъ лишь судоходную пошлину, предусмотрѣнную ст. ст. 1, 3 и 4, по расчету количества нагруженнаго товара.

Полная сумма причитающейся въ этомъ случаѣ пошлины не можетъ, однако, быть ниже постояннаго оклада пошлины, который причитался бы съ того плота или гонки на основаніи ихъ размѣровъ и согласно предыдущей статьѣ, если бы они проходили чрезъ пристань въ Унгенахъ или устьемъ Прута безъ груза.

Ст. 9. Если плотъ или лѣсная гонка, пройдя пристань въ Унгенахъ, проходятъ съ грузомъ устьемъ Прута, они платятъ при устьѣ судоходную пошлину по нижеслѣдующему расчету:

а) если не было произведено измѣненій въ грузѣ — по ст. 5 лит. а.

б) если была полная перегрузка — согласно ст. 5 лит. е.

partiel qui a porté sa cargaison à moins de la moitié de son tonnage,—et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni jusqu'au-dessus de la moitié de son tonnage, il paie à l'embouchure les droits de navigation visés par l'art. 1^{er} et calculés:

la taxe fondamentale—sur la moitié du tonnage; les taxes additionnelles—pour une moitié du tonnage sur les quatre sections parcourues depuis Ungheni, et pour l'autre moitié sur les sections parcourues depuis le lieu de rechargement.

e) Il en sera de même si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à moins de la moitié de son tonnage, ce bateau, transport ou chaland, n'a pas procédé à un déchargement complet à Ungheni ou en aval d'Ungheni et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni jusqu'au-dessus de la moitié de son tonnage.

f) Si ce bateau, transport ou chaland, procède à Ungheni même ou en aval d'Ungheni à un déchargement complet et recharge ensuite soit à Ungheni, soit en aval d'Ungheni, il paie à l'embouchure les droits de navigation tels qu'ils sont prévus par l'art. 4.

Sera considéré comme complet tout déchargement laissant dans la cale ou sur le pont une cargaison inférieure à la vingtième partie du tonnage total du bateau, transport ou chaland.

Art. 6. Lorsqu'un bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque, remontant le Pruth et ayant payé à l'embouchure les droits requis par l'art. 4, continue sa remonte au-delà d'Ungheni, il paie au bureau de perception à Ungheni les droits de navigation prévus par l'art. 1^{er} à calculer analogiquement aux dispositions a, b, c, d, e, f de l'art. 5, selon les changements éventuellement effectués de sa cargaison.

CHAPITRE II.

Tarif pour les radeaux et trains de bois.

Art. 7. Tout radeau ou train de bois descendant le Pruth sans transporter d'autres marchandises que les arbres dont il est composé, paie au premier bureau de perception qu'il rencontre un droit de navigation fixé de la manière suivante: Si la longueur du radeau ou train de bois n'excède pas vingt-cinq mètres—cinq francs; si la longueur du radeau ou train de bois excède vingt-cinq mètres—dix francs.

Ne sera en aucun cas considéré comme formant un seul radeau ou train de bois, celui formé de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout.

Art. 8. Tout radeau ou train de bois descendant le Pruth et transportant soit des céréales, soit toute autre marchandise, même du bois non flottant, ne paie que les droits de navigation prévus par les art. 1, 3 et 4, calculés sur la quantité des marchandises embarquées.

Le total des droits à acquitter dans ce cas ne peut toutefois être inférieur au droit fixe que le radeau ou train de bois aurait à acquitter suivant ses dimensions et conformément à l'article précédent, s'il traversait l'échelle d'Ungheni ou l'embouchure du Pruth sans porter de chargement.

Art. 9. Lorsqu'un radeau ou train de bois, après avoir passé l'échelle d'Ungheni, traverse l'embouchure du Pruth sous charge, il paie à l'embouchure les droits de navigation calculés de la manière suivante:

a) s'il n'y a pas eu de changement de cargaison—selon l'art. 5 let. a);

b) s'il y a eu changement complet,—selon l'art. 5, let. f);

в) если была частичная перегрузка, то съ первоначальной части груза взимается добавочная пошлина за 4 участка, а съ новой части груза основная пошлина и пошлины добавочныя за участки, пройденные отъ мѣста перегрузки.

Если плотъ или лѣсная гонка прошли чрезъ Унгены порожнемъ, то пошлина, установленная ст. 7 и взысканная въ Унгенахъ, скидывается съ общей суммы пошлинъ, подлежащихъ взысканію при устьѣ, если, однако, эта сумма не ниже постояннаго оклада пошлины.

Г л а в а III.

Общія постановленія.

Ст. 10. Судходныя пошлины вносятся подъ росписку сборщикамъ пошлинъ, назначеннымъ для завѣдыванія судходными кассами въ Унгенахъ и при устьѣ Прута.

Въ конторѣ, учрежденной для сбора пошлинъ постоянно вывѣшена таблица, показывающая переводъ находящейся въ обращеніи монеты на франки.

Эта таблица отъ времени до времени пересматривается, смотря по надобности.

Когда возникаетъ споръ о томъ, слѣдуетъ ли платить судходную пошлину или же относительно правильности вычисленія оной, оспариваемыя пошлины всетаки вносятся въ судходную кассу и остаются въ оной на храненіи.

Требованія о возвратѣ сполна или нѣкоторой части внесенныхъ пошлинъ должны заявляться въ Прутской Смѣшанной Коммисіи письменно, въ трехмѣсячный срокъ со дня уплаты пошлинъ или предварительнаго взноса оныхъ на храненіе; по пропущеніи этого срока право на возвратъ оныхъ утрачивается.

Ст. 11. Тонна, принятая для вычисленія количества слѣдующихъ по ст. первой настоящаго тарифа судовыхъ пошлинъ, есть англійская регистровая тонна.

Вмѣстимость судна принимается та, которая значится въ судовыхъ документахъ; впрочемъ шкиперамъ тѣхъ судовъ, которыя были измѣрены Сулинскою судходною кассою, по англійскому закону и по первому правилу, примѣняемому къ порожнимъ судамъ, дозволяется оплачивать пошлину на основаніи свидѣтельства объ измѣреніи, выданнаго Директоромъ означенной кассы.

За исключеніемъ этого случая обращеніе тоннъ употребительныхъ въ различныхъ странахъ на англійскую мѣру должно производиться по приложенной къ настоящему тарифу таблицѣ.

Морская тонна, принимаемая за основаніе для опредѣленія количества пошлинъ, слѣдующихъ съ товаровъ, перевозимыхъ плотами и лѣсными гонками, опредѣляется по расчету четыре и восемьдесятъ двѣ сотыхъ Галацкихъ киле за тонну для хлѣба и девятьсотъ окъ или тысячу килограммовъ или шестьдесятъ одинъ пудъ за тонну для прочихъ товаровъ.

Количества, по которымъ производится расчетъ, извлекаются изъ коносаментовъ или изъ грузовой росписи, которыми каждый проводникъ плота или лѣсной гонки долженъ быть снабженъ по ст. 11 Положенія о судходствѣ и судходной полиціи на Прутѣ отъ $\frac{1}{13}$ апрѣля 1896 года.

Ст. 12. Суда, транспорты или буксирныя баржи, приходящіе къ устью Прута и не имѣющіе документовъ, указывающихъ ихъ вмѣстимость, подвергаются приблизительному

c) s'il y a eu changement partiel,—pour la partie ancienne de la cargaison les taxes additionnelles pour les quatre sections, et pour la partie nouvelle la taxe fondamentale et les taxes additionnelles pour les sections parcourues depuis le lieu de rechargement.

Si le radeau ou train de bois a passé vide par Ungheni, la taxe prévue par l'art. 7 et perçue à Ungheni est défalquée du montant des droits à payer à l'embouchure, si toutefois ce montant n'est pas inférieur à la taxe fixe.

CHAPITRE III.

Dispositions générales.

Art. 10. Le montant des droits est versé contre quittance entre les mains des agents-comptables préposés aux caisses de navigation à Ungheni et à l'embouchure.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage est constamment affiché dans les bureaux de perception.

Cet état est révisé suivant les besoins.

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

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission mixte du Pruth; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

Art. 11. Le tonneau de jauge sur lequel sont liquidés les droits à percevoir en vertu de l'article premier du présent tarif est le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bateaux est tiré des papiers de bord; cependant les capitaines dont les bateaux ont été jaugés par la Caisse de navigation de Soulina, suivant la loi anglaise et la règle première applicable aux bateaux vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le Directeur de ladite caisse.

Sauf ce cas, la réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, est faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

Le tonneau de mer servant de base à la liquidation des taxes à percevoir sur les marchandises transportées par les radeaux ou trains de bois, est calculé sur le pied de quatre kilés de Galatz et quatre-vingt-deux centièmes par tonne, pour les céréales, et de neuf cents ocques ou mille Kilogrammes ou soixante-un Pouds par tonne, pour les autres marchandises.

Les quantités sur lesquelles le calcul s'opère sont tirées des connaissements ou du manifeste dont les conducteurs de radeaux ou trains de bois chargés sont tenus de se munir aux termes de l'art. 11 du règlement de navigation et de police applicable au Pruth, en date du 1/13 Avril 1896.

Art. 12. Les bateaux, transports ou chalands de remorque qui se présentent à Ungheni ou au confluent du Pruth, et qui sont dépourvus de papiers indiquant leur tonnage, sont soumis à

измѣренію, которое производится сборщикомъ пошлинь, и затѣмъ количество слѣдующихъ съ нихъ пошлинь вычисляется по вмѣстимости судна, какая окажется по этому измѣренію.

Такимъ же образомъ поступается въ тѣхъ случаяхъ, когда показанная въ судовыхъ документахъ вмѣстимость окажется очевидно неправильною по сравненію съ количествомъ товаровъ, значащимся по коносаментамъ или по грузовой росписи.

Если судно, транспортъ, буксирная баржа, лѣсная гонка или плотъ не имѣютъ документовъ, потребныхъ для опредѣленія количества груза въ сравненіи съ полнымъ тоннажемъ (ст. 1, пунктъ 2) или же для перечисленія перевозимаго количества товара въ морскихъ тоннахъ (ст. 8, пунктъ 1), сборщикъ пошлинь также приступаетъ къ приблизительной оцѣнкѣ, результатъ коей принимается за основаніе для опредѣленія количества причитающихся пошлинь.

Когда за неимѣніемъ документовъ, потребныхъ для опредѣленія вмѣстимости судна или количества нагруженныхъ товаровъ, было произведено сборщикомъ пошлинь измѣреніе судна или вычисленіе нагруженного товара или же когда результатъ этого измѣренія или вычисленія представляетъ разность болѣе чѣмъ на пять тоннъ противъ показаній представленныхъ документовъ, шеиперъ, судовщикъ или проводникъ судна, плота или лѣсной гонки, по которымъ произведены таковыя измѣренія или вычисленіе, обязанъ заплатить особую пошлину въ 10 франковъ въ видѣ возмѣщенія расходовъ за таковыя дѣйствія независимо отъ могущаго съ него слѣдовать штрафа, установленнаго слѣдующею за симъ статьею въ тѣхъ случаяхъ, когда былъ обманъ или покушеніе на обманъ.

Приблизительное измѣреніе или вычисленіе, произведенное сборщикомъ пошлинь, принимается во всѣхъ случаяхъ за основаніе для опредѣленія количества причитающихся пошлинь, которыя и должны быть немедленно уплачены; плательщику же, если онъ находитъ это измѣреніе или вычисленіе неправильнымъ, предоставляется право затѣмъ обратиться съ жалобою къ Инспектору судоходства.

По полученіи этой жалобы Инспекторъ дѣлаетъ распоряженіе о новомъ измѣреніи судна или вычисленіи товаровъ чрезъ эксперта, разъ навсегда имъ для этого назначеннаго. Тогда это новое измѣреніе или вычисленіе производится въ присутствіи той консульской власти, въ вѣдѣніи которой состоитъ жалобщикъ или по надлежащемъ приглашеніи этой власти, и затѣмъ на результатъ означенныхъ дѣйствій никакихъ уже жалобъ не допускается.

Судно, для котораго требуется такое новое измѣреніе или вычисленіе, обязано заплатить всѣ расходы за таковое, если результатъ его не представитъ разности болѣе чѣмъ на пять регистровыхъ или вѣсовыхъ тоннъ противъ количества, выведеннаго сборщикомъ пошлинь.

Ст. 13. Всякое судно, лѣсная гонка, пытающіяся какимъ бы то ни было средствомъ укрыться отъ платежа установленныхъ настоящимъ тарифомъ пошлинь или нѣкоторой части оныхъ, подвергается взысканію, кромѣ пошлинь, съ него причитающихся, на основаніи предшествующихъ статей, еще штрафа въ размѣрѣ не менѣе двойной и не болѣе четверной суммы тѣхъ пошлинь.

Если число тоннъ, показанное въ судовыхъ документахъ или же въ коносаментахъ и грузовыхъ росписяхъ, кажется умышленно лживымъ, то вмѣстимость судна или количество перевозимаго груза повѣряется порядкомъ, указаннымъ въ предыдущей статьѣ.

un jaugeage approximatif qui est effectué par l'Agent-comptable préposé à la perception des taxes, et le montant des droits à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact par comparaison avec la quantité des marchandises portées sur les connaissements ou sur le manifeste.

Si un bateau, transport, chaland de remorque, train de bois ou radeau est dépourvu des documents nécessaires pour évaluer soit la quotité de la cargaison par rapport au tonnage total (art. 1^{er}, alinéa 2), soit la quantité, en tonneaux de mer, des marchandises transportées (art. 8, alinéa 1^{er}), l'Agent préposé à la perception des taxes procède également à une évaluation approximative, dont le résultat sert de base à la liquidation des droits à payer.

Lorsqu'une opération de jaugeage ou d'évaluation s'effectue à défaut des documents nécessaires pour constater la portée du bateau ou la quantité des marchandises, ou qu'elle produit un résultat différent de plus de cinq tonneaux avec les énonciations des documents produits ou les déclarations faites, le capitaine, patron ou conducteur du bateau, radeau ou train de bois objet du jaugeage ou de l'évaluation, est tenu d'acquitter, à titre de frais, une taxe spéciale de dix francs, sans préjudice à l'application de la pénalité édictée par l'article suivant, s'il y a eu fraude ou tentative de fraude.

Le jaugeage ou évaluation approximatifs faits par l'Agent percepteur des taxes servent, en tout état de cause, à la liquidation de la taxe à payer, dont le montant est toujours immédiatement exigible, sauf recours ultérieur à l'Inspecteur de la navigation, dans le cas où la partie conteste l'exactitude de l'opération.

Sur ce recours, l'Inspecteur fait procéder de nouveau au jaugeage du bateau ou à l'évaluation des marchandises, par un expert qu'il désigne à cet effet une fois pour toutes. Cette opération est effectuée alors en présence de l'autorité consulaire de la partie intéressée, où elle est dûment appelée, et elle ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Le bateau pour lequel le deuxième jaugeage ou évaluation est demandé, est tenu d'en couvrir les frais, si le résultat de l'opération n'offre pas une différence de plus de cinq tonneaux de registre ou de poids avec la quantité évaluée par le percepteur des taxes.

Art. 13. Tout bateau, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au double au moins et au quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou celles des connaissements et manifestes paraissent frauduleuses, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article précédent, à la vérification de la capacité du bateau ou à celle de la quantité de marchandises transportée.

Штрафъ налагается въ первой инстанціи Инспекторомъ Прутскаго судоходства и приговоръ о взысканіи онаго объявляется оштрафованному лицу порядкомъ, указаннымъ въ ст. 84 Положенія о судоходствѣ и судоходной полиціи отъ $\frac{1}{13}$ апрѣля 1896 года.

Жалобы на приговоры о штрафахъ должны подаваться въ Смѣшанную Коммисію, которая рѣшаетъ дѣло окончательно.

Жалоба эта должна быть подана въ трехмѣсячный срокъ со дня объявленія приговора, по истеченіи же этого срока жалобы не допускаются.

Приговоры Инспектора судоходства подлежатъ предварительному исполненію, не взирая на жалобу; въ случаѣ обжалованія сумма штрафа вносится въ Прутскую судоходную кассу на храненіе; въ эту же кассу поступаютъ штрафы по окончательномъ утвержденіи ихъ.

Ст. 14. Настоящій временный тарифъ можетъ быть измѣняемъ, въ случаѣ надобности, Прутской Смѣшанной Коммисіей.

Учиноено въ Галацѣ $\frac{22 \text{ апрѣля}}{4 \text{ мая}}$ 1896 года

L'application de l'amende est prononcée en premier ressort par l'Inspecteur de la navigation du Pruth; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'art. 84 du règlement de navigation et de police du 1/13 Avril 1896.

L'appel des condamnations est porté devant la Commission mixte qui prononce en dernier ressort.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les condamnations prononcées par l'Inspecteur de la navigation sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation du Pruth, où est versé également le montant des condamnations devenues définitives.

Art. 14. Le présent tarif provisoire pourra être modifié, suivant les besoins, par la Commission mixte du Pruth.

Fait à Galatz, le $\frac{22 \text{ Avril}}{4 \text{ Mai}}$ 1896.

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО

П Р И Л О Ж Е Н І Е.

Таблица, показывающая отношеніе англійской регистровой тонны къ мѣрамъ, употребительнымъ въ другихъ Государствахъ для измѣренія вмѣстимости морскихъ судовъ.

НАЦИОНАЛЬНОСТЬ СУДОВЪ.	МНОЖИТЕЛЬ, на который должна по- множаться единица мѣры каждаго Государства.	
	Тонны.	Ласты.
Австрійскія	0.77	—
Французскія	0.94	—
Итальянскія	0.94	—
Турецкія	—	— ¹⁾
Прусскія	0.98	1.50
Русскія	1.08	1.89
Американскія (Соединенныхъ Штатовъ)	1.—	—
Бельгійскія	0.95	1.81
Бременскія	—	1.89
Датскія	1.02	1.96
Испанскія	1.—	—
Греческія { (по новому измѣренію)	0.97	—
{ (по старому измѣренію).	0.78	—
Гамбургскія	—	2.77
Ганноверскія	0.98	2.25
Нидерландскія	0.89	1.75
Любекскія	—	1.89
Мекленбургскія	1.09	2.44
Норвежскія	0.98	2.08
Ольденбургскія	0.96	1.50
Румынскія	0.97	— ²⁾
Самосскія	0.78	—
Сербскія	0.97	—
Шведскія	1.02	1.98

¹⁾ Англійская тонна = $61\frac{43}{100}$ Константинопольскимъ киле.

²⁾ Англійская тонна = $4\frac{82}{100}$ киле Галацкимъ или $3\frac{1}{100}$ киле Браиловскимъ.

A N N E X E.

Tableau indiquant la proportion qui existe entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres pays pour le jaugeage des bateaux de mer.

B A T E A U X	FACTEUR par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multipliée.	
	Tonneaux.	Lasts.
Autrichiens	0.77	—
Français	0.94	—
Italiens	0.94	—
Ottomans.	—	— ¹⁾
Prussiens.	0.98	1.50
Russes.	1.08	1.89
Americains (Etats-Unis)	1.—	—
Belges	0.95	1.81
Brémois	—	1.89
Danois.	1.02	1.96
Espagnols	1.—	—
Grecs { nouvelle mesure	0.97	—
{ ancienne mesure	0.78	—
Hambourgeois	—	2.77
Hanovriens	0.98	2.25
Hollandais	0.89	1.75
de Lubeck	—	1.89
Mecklembourgeois	1.09	2.44
Norvégiens	0.98	2.08
Oldenbourgeois.	0.96	1.50
Roumains	0.97	— ²⁾
Samiotes	0.78	—
Serbes	0.97	—
Suédois	1.02	1.98

¹⁾ 1 tonneau anglais = $61\frac{63}{100}$ kilés de Constantinople.

²⁾ 1 » » = $4\frac{82}{100}$ kilés de Galatz = $9\frac{1}{100}$ Kilés de Braïla.

ANNEXE II

Tableau indiquant les proportions qui existent entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres pays pour le jaugeage des balais de mer.

Tonneaux		Pays
Anglais	Autres	
1.00	1.00	Angleterre
0.97	1.00	Belgique
0.95	1.00	France
0.94	1.00	Allemagne
0.92	1.00	Autriche
0.90	1.00	Italie
0.88	1.00	Espagne
0.86	1.00	Portugal
0.84	1.00	Grèce
0.82	1.00	Turquie
0.80	1.00	Inde
0.78	1.00	Chine
0.76	1.00	Japon
0.74	1.00	Corée
0.72	1.00	Siam
0.70	1.00	Indonésie
0.68	1.00	Philippines
0.66	1.00	Malaisie
0.64	1.00	Australie
0.62	1.00	Nouvelle-Zélande
0.60	1.00	Amérique du Nord
0.58	1.00	Amérique du Sud
0.56	1.00	Argentine
0.54	1.00	Bразил
0.52	1.00	Chili
0.50	1.00	Perou
0.48	1.00	Colombie
0.46	1.00	Venezuela
0.44	1.00	Equateur
0.42	1.00	Émirats Arabes Unis
0.40	1.00	Arabie Saoudite
0.38	1.00	Yémen
0.36	1.00	Oman
0.34	1.00	Qatar
0.32	1.00	Émirats des Émirats
0.30	1.00	Arabie Saoudite
0.28	1.00	Yémen
0.26	1.00	Oman
0.24	1.00	Qatar
0.22	1.00	Émirats des Émirats
0.20	1.00	Arabie Saoudite
0.18	1.00	Yémen
0.16	1.00	Oman
0.14	1.00	Qatar
0.12	1.00	Émirats des Émirats
0.10	1.00	Arabie Saoudite

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО