

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ГОДИНА 2

БЕОГРАД 1933 ГОДИНЕ

КЊИГА 3

XXXVII РЕДОВНИ САСТАНАК

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ОДРЖАН 11 МАРТА 1933 ГОДИНЕ У БЕОГРАДУ

ПРЕТСЕДАВАО

ПОТПРЕТСЕДНИК

Д-р АВДО ХАСАНБЕГОВИЋ

СЕКРЕТАР

МИЛАН МРАВЉЕ

Присутни су Г.Г. Министри: Министар без портфеља Др. Алберт Крамер, Министар трговине и индустрије Др. Илија Шуменковић, Министар финансија Др. Милорад Ђорђевић и Министар шума и рудника Панао Матица.

Почетак у 11 часова

САДРЖАЈ

Пре дневног реда: 1 — Читање записника. — Примедба пар. посланика г. Алојзија Павлица.

2 — Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић извештава о смрти поч. Пере Марковића нар. посланика.

3 — Саопштење депеша Чехословачког и Румунског Парламента о честитању пријема Пакта о организацији Мале Антанте.

4 — Законски предлози: Предлог закона о Споразуму и Аранжману о организовању Бердапског Сервиса. Састав Одбора за проучавање законског предлога о Споразуму и Аранжману о организацији Бердапског Сервиса; Предлог закона о Уговору о раду и помоћи између Краљевине Југославије и Републике Француске поднет од Министра иностраних послова и Министра социјалне политике и народног здравља; Предлог закона о споразуму о Стажијерима између Краљевине Југославије и Француске Републике; Предлог закона о допунском акту уз Међународну Конвенцију о превозу робе жељезницом и Предлог закона о Међународној Конвенцији о теретним линијама.

5 — Одборски извештаји: Извештај Одбора за проучавање законског предлога о изменама и допунама појединих законских прописа о аграрној реформи. Извештај Финансијског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом финансијског закона за буџетске 1933/34 годину; извештај Верификационог одбора о доласку г. Др. Тоде Ј. Новаковића за народног посланика на место г. Др. Николе Суботића; извештај Верификационог одбора о доласку г. Зарије С. Крстића, земљорадника из Подгорца, за народног посланика на место поч. Петра Марковића.

6 — Потврђени закони од стране Сената.

7 — Интерпелације: г. Трипка Нинковића, на г. Министра финансија о дозволи садње дувана; г. Др. Милана

Метикоша на Министра правде о постављању Језуита на место жупника.

8 — Извештаји Г. Г. Министара.

9 — Потврђени закони, које доставља г. Министар иностраних послова.

10 — Захтев Министра правде за издавање суду народних посланика,

11 — Молбе и жалбе.

Дневни ред: Усвајање дневног реда за идućу седницу: Претрес извештаја Финансиског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом финансијског закона за 1933-34 годину.

Говорници: Алојз Павлич, потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Отварам XXXVII редовни састанак Народне скупштине. Изволите чути записник претходног састанка.

Секретар Милан Мравље: прочита записник, претходног састанка.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Има ли ко какву примедбу на записник? Има реч г. Алојзија Павлица.

Алојзиј Павлич: Господо народни посланици, у говору од 24 фебруара који сам одржао, кавао сам да су нека господа посланици потписали законски предлог мањине и већине. Ја сам погрешно и пошто сам се уверио да то није исти-

на, ја чиним ову исправку и пошто сам видео да се имена народних посланика г. Видаковића и још неких других налазе и на извештају мањине и већине то ову исправку чиним, да се никоме не чини неправда.

Секретар Милан Мравље: Пошто се примедба не односи на сам записник, ја је као такву и не примам.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Прима ли Скупштина записник? (Прима) Записник је примљен. Господо народни посланици, ја имам да вам саопштим тужну вест, да је наш посланички друг Петар Маковић преминуо 6 овог месеца у Охриду.

Петар Марковић син је Косте Марковића, једног од првих учитеља српских у Охридском Дримколу, који је својим националним радом учинио много да се српска свест у томе делу наше отаџбине вазда очува, па је у томе духу васпитао и свога сина Петра, који је кроз њега провејавао за све време његовог живота.

Петар Марковић рођен је 14 јуна 1886 године у Лабуншту, Срез струшки. По завршеној гимназији студирао је права у Београду и положио дипломски испит. По положеном адвокатском испиту посветио се адвокатури. Учествовао је у свим политичким и културним акцијама свога краја док је још био под Турцима.

После рата посветио се привредном раду, основавши Охридску банку, чији је био претседник управног одбора.

Узимао је активног учешћа као редов борац у рату за ослобођење и уједињење и у том рату задобио је болест, која га је и у гроб отерала.

Нека је вечна слава нашем посланичком другу Петру Марковићу!

(Народни посланици стојећи су саслушали реч потпретседника пропративши је узвицима: Слава му!)

Изволите чути саопштење — депеше.

Секретар Милан Мравље саопштава текст отпоздравних телеграма Чехословачког и Румунског парламента поводом изгласавања законског предлога о Пакту о Организацији Мале Антанте:

Претседнику Народне скупштине Краљевине Југославије

Београд

У име чехословачког парламента захваљујем Народној скупштини на братском поздраву и извештају о одушевљеном пријему Пакта о организацији Мале Антанте. Дубоко верујемо као и Ви у њену мисију и заједно са вама поздрављамо Пакт, којим се чини дубљом њена организација да би могла са још више успеха радити, како у служби идеје и мира и безбедности у Средњој Европи, тако и на пољу привредне консолидације и, ослањајући се на основицу, стечену са толико великим жртвама доприносити политичкој и привредној пацификацији света.

Претседник парламента НСРЧ

Др. Францисек Сџањек, с. р.

(Аплауз и узвици: Живео!)

Господину Куманудију

Претседнику Скупштине

Београд

Захваљујући Вам на депеши којом сте известили Румунски парламенат о ратификацији Пакта Мале Антанте, Румунски парламенат примно је Ваш телеграм са највећим задовољством и он упућује своје искрене и живе честитке, као и изразе симпатије према племенитом југословенским народу.

Будите уверени да ће румунски народ, убеђен у добре плодове јединства Мале Антанте, ратификовати слично Југословенској Скупштини Пакт Мале Антанте.

Претседник Парламента

Сџеван Чичо-Пој с. р.

(Аплауз и узвици: Живео!)

Потпретседник Авдо Хасанбеговић: Изволите чути законске предлоге.

Секретар Милан Мравље: Г. г. Министар иностраних послова, Министар саобраћаја и Министар финансија, подносе Скупштини на решење предлог закона о Споразуму и Аранжману о организацији Бердапског сервиса и тражи да се огласи за хитан.

Потпретседник Авдо Хасанбеговић: Прима ли Народна скупштина хитност овог законског предлога? (Прима) Објављујем да је хитност овога предлога примљена. Пошто је хитност изгласана, а поднесена је само једна листа, то изволите чути како ће бити састављен тај одбор.

Секретар Милан Мравље: Кандидатска листа гласи:

Л И С Т А

Одбора за проучавање законског предлога о споразумима и аранжману о организацији Бердапског сервиса:

ЧЛАНОВИ

Др. Владимир Станишић
Коста Алексић
Драгутин Перко
Александар Буквић
Јован Мисирлић
Тришко Нинковић
Влада Крстић
Илиј. Вељко Вељковић
Филип Цемовић
Илиј. Пахерник Фрањо
Мирко Урошевић
Владо Спахић
Карло Гајшек
Др. Богдан Видовић
Јосип Антуновић
Милан Грубановић
Душан Живојновић
Михајло Живанчевић
Др. Милован Грба
Душан Иванчевић
Стјепан Шифтар

ЗАМЕНИЦИ

Чеда Захарић
Милош Драговић

Булага Дервишић
 Др. Никола Кељешев
 Никола Марковић
 Мита Димитријевић
 Јосип Стажић
 Страхиња Борисављевић
 Милутић Јелић
 Драгић Шелмић
 Бора Христић
 Животије Јевтић
 Шпиро Паранос
 Албин Коман
 Људевит Пивко
 Недељко Прањак
 Др. Светислав Михајловић
 Милан Радоњић
 Радован Јевтић
 Никола Соколовић
 Милан Добровић

ПРЕДЛАГАЧИ:

Василије Трбић
 Бранко Чорбић
 Андра К. Кујунџић
 Ристо Ђокић
 Милан Божић
 Бранко Дрљача
 Мих. С. Ђурић
 Мих. В. Кретић
 Мустафа А. Мулалић
 Хусеин Кадић

Потпретседник Авдо Хасанбеговић: Пошто је поднета само једна кандидатска листа, избор је извршен акламацијом. Молим изабране чланове овога одбора да се данас у 4 сата састану и предузму даљи рад.

Овај ће се закон ставити на дневни ред кад то Скупштина реши. Изволите чути даље законске предлоге.

Секретар Милан Мравље: Г. Министар иностраних послова и Министар социјалне политике и народног здравља. — поднесе Скупштини на решење предлог закона о Уговору о раду и помоћи између Краљевине Југославије и Републике Француске. Г. г. Министар иностраних послова и Министар социјалне политике и народног здравља поднесе Скупштини на решење предлог Закона о Спољном разуму о Стажијерима између Краљевине Југославије и Француске Републике. Г. г. Министар иностраних послова и Министар саобраћаја поднесе Скупштини на решење: предлог закона о допунском акту уз међународну Конвенцију о превозу робе железницом и предлог закона о међународној конвенцији о теретним линијама.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: За проучавање ових законских предлога изабраће се нарочити одбор кад то Скупштина одлучи.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Изволите чути одборске извештаје.

Секретар Милан Мравље: саопштава: Одбор за проучавање законског предлога о изменама и допунама појединих законских прописа о аграрној реформи, — подноси Скупштини на решење свој извештај са одвојеним мишљењем одборске мањине.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Овај ће се извештај штампати и раздати г.г. народним

посланицима, и ставити на дневни ред кад Скупштина одлучи. Изволите чути даље.

Секретар Милан Мравље: саопштава: Финансиски одбор подноси Скупштини на решење свој извештај о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом Финансиског закона за буџетску 1933-34 годину.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: И овај ће се извештај штампати и раздати г.г. народним посланицима и ставити на дневни ред кад Скупштина одлучи.

Изволите чути један извештај Верификационог одбора.

Секретар Милан Мравље: саопштава: Верификациони одбор подноси Скупштини на решење свој извештај о доласку г. Др. Тоду Ј. Новаковића за народног посланика на место г. Др. Николе Суботића који је поднео оставку.

Тај извештај гласи:

НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ

Београд

Верификациони одбор примио је преко г. Претседника Народне Скупштине оставку др. Николе Суботића, народног посланика изабраног у срезу Книнском, Приморске бановине, на мандат народног посланика.

По размотрењу изборних аката и кандидатске листе за срез Кнински, Верификациони одбор утврдио је да је на кандидатској листи за овај срез, чији је срески кандидат др. Никола Суботић, адвокат из Шибеника његов заменик г. др. Тоду Ј. Новаковић, адвокат и бански већник из Книна.

На основу предлога и § 66 Закона о избору народних посланика, Верификационом одбору је част предложити Народној скупштини да изволи огласити и позвати за народног посланика г. др. Тоду Новаковића, адвоката и банског већника из Книна.

Секретар,

Др. Бранко Бараћ с. р.

Претседник

Верификационог Одбора,

Др. Миленко Марковић с. р.

Чланови:

Др. Никола Никић с. р.

Бора Христић с. р.

Младен Милошевић с. р.

Карло Гајшек с. р.

Др. Живан Лукић с. р.

Никола Соколовић с. р.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Прима ли Народна скупштина прочитани извештај Верификационог одбора? (Једногласан одзив: Прима). Оглашујем да је прочитани извештај Верификационог одбора примљен и према томе објављујем да је Народна скупштина огласила за народног посланика г. Др. Тоду Новаковића, адвоката и банског већника из Книна.

Изволите чути још један извештај Верификационог одбора

Секретар Милан Мравље: саопштава: Верификациони одбор подноси Скупштини на решење свој извештај о дојаску г. Зарије С. Крстића, земљорадника из Подгорца, за народног посланика, на место поч. Петра Марковића.

Тај извештај гласи:

НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ

БЕОГРАД

Верификациони одбор примио је преко Претседништва Народне скупштине акт, којим јавља да је Петар Марковић народни посланик за срез Струшки умро 7 Марта 1933 године.

По разматрању изборних аката и кандидатских листе за срез Струшки, Вардарске бановине, Верификациони одбор утврдио је да је на кандидатској листи за овај срез, чији је срески кандидат био пок. Петар Марковић, адвокат из Охрида, његов заменик Зарија С. Крстић, земљорадник из Подгорца.

На основу предлога и § 66 Закона о избору народних посланика за Народну скупштину, Верификационом одбору је част предложити Народној скупштини да изволи огласити и позвати за народног посланика г. Зарију Крстића, земљорадника из Подгорца.

Секретар

Др. Бранко Бараћ с. р.

Претседник

Верификационог Одбора

Др. Миленко Марковић с. р.

Чланови

Б. Христић с. р.

Млад. Милошевић с. р.

Др. Никола Никић с. р.

Гајшек : арло с. р.

Др. Живан Лукић с. р.

Ник. Соколовић с. р.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Прима ли Народна скупштина прочитани извештај Верификационог одбора? (Једногласан одзив: Прима). Објављујем да је прочитани извештај Верификационог одбора усвојен и да је према томе Народна скупштина огласила за народног посланика г. Зарију С. Крстића земљорадника из Подгорца.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: изволите чути потврђене законе.

Секретар г. Милан Мравље чита: Министар иностраних послова доставља Скупштини за њену архиву по један потврђен примерак:

Закона о конвенцији о регулисању трговачких потраживања путем компензација између Краљевине Југославије и Белгијско-Луксембуршке Привредне Уније.

Закона о привременом трговинском споразуму између Краљевине Југославије и Републике Грчке;

Закона о трговинском споразуму између Краљевине Југославије и Републике Бразилије;

Закона о протоколу о туристичком саобраћају између Краљевине Југославије и Чехословачке Републике;

Закона о пројекту конвенције о назначивању тежине на великим колетима која се преносе лађом;

Закона о споразуму југословенско-турском, који се односи на извоз опијума;

Министар грађевина доставља Скупштини за њену архиву један потврђен примерак Закона о изменама и допунама Уредбе о заштити јавних путева и безбедности саобраћаја на њима.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Саопштење потврђених Закона прима се на знање. Изволите чути извештај Сената.

Секретар Милан Мравље: Чита: Сенат Краљевине Југославије извештава Народну скупштину да је на свом XXII редовном састанку, одржаном 23 фебруара 1933 г. усвојио у целини и без икаквих измена упућени му предлог Закона о изменама и допунама Закона о избору народних посланика за Народну скупштину.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Прима се на знање. Изволите чути интерпелације:

Секретар Милан Мравље саопштава: Г. Трипко Нинковић, народни посланик, упућује интерпелацију на г. Министра Финансија о дозволи садње дувана на територији дуванске станице у Требињу и тражи да јој се призна првенство; Г. др. Милан Метикош, народни посланик упућује интерпелацију на г. Министра правде о постављању Језуита на место жупника, жупничких управитеља и помоћника у Краљевини Југославији.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Ове ће се интерпелације доставити надлежним г.г. Министрима. Изволите чути извештаје г.г. Министара.

Секретар Милан Мравље чита: Г. Министар унутрашњих послова извештава да ће на интерпелацију народног посланика г. Милана Живановића о кулуку у Општини бадњевачкој, срез лепенички одговорити када прикупи потребне податке; г. Министар унутрашњих послова извештава да ће на интерпелацију народних посланика г.г. др. Николе Никића и другова о поступку управе полиције у Бањој Луци одговорити када прикупи потребне податке.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Ови извештаји г.г. Министара примају се на знање. Изволите чути захтеве Министра правде за издавање суду народних посланика.

Секретар Милан Мравље: саопштава: Министар правде тражи овлашћење за продужење кривичног поступка противу народних посланика г. г. Методија Ципушевића, за дело из §§ 297 и 247 каз. Законика, Милорада П. Марковића, за дело из §§ 354

каз. Законика, Др. Ранка Њамцула за дело из § 301 каз. Законика, др. Милана Поповића, за дело из § 301 каз. Зак. и Ивана Радића, за дело из § 302 каз. Зак.

Потпредседник Др. Авдо Хасанбеговић: Ови захтеви г. Мин. правде упутиће се Имунитетном одбору.

Изволите сада чути молбе и жалбе поднете Народној скупштини.

Секретар Милан Мравље: чита:

МОЛБЕ И ЖАЛБЕ

упућене Народној Скупштини и то:

Фрањо Белак и др; обртници из Цеља, Јоже Кревељ, Илија Т. Ивановић, Азиса Исметовић, Кајсија М. Дамњановић, Милади Дробњак, Пава Веселиновић, Станимир Перишић, Милева Раковић и Станојка Мирковић, Јулија Кошчица моли да му се исплати неисплаћена плата; Љубица Ст. Кара-Лазих, моли признање права на породичну пензију, Коста Ивковић, моли да се изврши пресуда Државног Савета, Мирча, отац, пок. Драгутина Јовановића-Лунета, бив. четничког војводе моли за сталну месечну помоћ, Љубица М. Гавриловић, моли за повећање и регулисање пензије по новом чиновничком закону. Чедомир С. Васић, моли да буде постављен за сталног државног службеника, Јован Радовановић, моли за новчану помоћ. Томана Вукотић, моли да јој се призна право на пензију од дана смрти њеног мужа па до дана када је редовним путем тражила исту. Михаило Хајловић, моли да буде ослобођен од плаћања и издржавања казне због точења алкохолних пића, Михаило И. Кнежевић, моли признање година службе, Јулка Јорговић-Ђирић, моли да јој се додели земља на уживање Иван П. Јурић, моли за постављење у државну службу, Милица Ј. Миљковић, жали се на поступке Петра Пуљевића прегледника финансијске контроле у Бабушници, Авдо Лепара, моли за одобрење поновног поступ по предмету инвалидске потпоре, Божа Пиберник, моли да му се накнадно одреди пензија по закону о устројству војске и морнарице од 1923 год. Општина Широкобријешка, моли за дејство да се одобри повишење садње дувана приоизвођачима дувана, Милан Спасојевић, моли да му се призна положај среског начелника, Драгутин и Вукосава Вукотић моле признање година службе, Др. Веризар Нинчић отправник послова у Риги и стараоц деце пок. Станка Ерхартиха моли да се додели стална месечна помоћ. Верислав П. Моровић моли да му се призна стручна спрема и да буде преведен за чиновника VII или VIII положајне групе, Чедомир П. Илић, моли признање год службе, Кремер Конрад, моли да му се поврати земља одузета аграрном реформом, Др. Мате Шмирмау, моли за новчану помоћ, Милица Р. Ри-

стић, моли признање година службе, Мандина Чулар-Бошковић, моли за сталну месечну помоћ, Василије Љубецки, моли признање година службе, Авелин Водварка, моли за повећање пензије, Христина Миливојевић, Београд, моли за сталну месечну помоћ, Иван Ј. Станчић, жали се на пресуду Управног суда у Сарајеву, Милева Маргетић, моли за сталну месечну помоћ, Др. Ст. Бисеровић, жали се на одлуку Банске Управе у Сарајеву због забране његовог предавања, Миљко Живковић, моли за сталну месечну помоћ, Бранко Орловић, моли признање година службе, Фрањо Брчек, жали се на решење о пензионисању, Јосип Ткалец, жали се због отпуштања из државне службе, Војислав В. Марковић, моли признање година службе, Вељко Зечевић, моли признање година које је провео као национални радник, Општина Белотићска, жали се на решења Министра Грађевина, Министра Пољопривреде и Водне задруге, Велимир С. Јањић, моли за инвалидску потпору или сталну месечну помоћ, Школски Одбор у Дољанима моли за дејство код Министра просвете да му се додели новчана помоћ од динара 50.000, Матија Мутнић, моли за олакшицу у погледу плаћања дуга банкама, Миле В. Барковић, моли за обнову поступка по предмету додељивања инвалидске потпоре, Владислав Црноглавац, моли за инвалидску потпору, Фрањо Миклавчић, моли за пензију; Живко Косовић, моли признање година службе, Франц Козел, моли за сталну месечну помоћ, Јозефина Стргар, моли за сталну месечну помоћ, Петар Михаљевић, моли за инвалидску потпору, Стан Буцовић, моли да држава откупи имање које се налази на југословенско-бугарској граници, Милан Стевановић, моли да му се призна ранг и припадности од 1-септембра 1923 године, Пајо Видојевић, моли сталну месечну помоћ, Драгутин С. Бањац, моли признање ратних година, Љуба Дамњановић, моли за накнаду штете која му је причињена за време рата, Милорад Гитарих, моли за исплату путног рачуна приликом избора Сенатора, Градско начелство, Костајница моли да Костајница буде уврштена у ред градова. Грађани општине Богатићске моле да се за 1933 годину и у будуће грађани који се баве искључиво земљорадњом и своје зграде не и дају под кирију, не оптерећују са порезом на кућарину и др. Љубан Стопоња, моли да му се додели зајам ради школовања кћери, Посједници среза Бос. Петровачког, моле за исплату аграрних остатака, Доброслав-Лука Добровић, моли за исплату обвезница ратне штете, Фрањо Одри, моли да буде ослобођен казне за бесправно точење алкохолних пића, досељеници из села Брестаче моле да се њиховим власницима старо крајишких посједа призна право на ужитке из шума имовне општине у Новој Градишци и др., Михаило К. Јанковић, и др. моле да буду ослобођени плаћања накнаде штете

држави, Никола Анђелић, моли за дејство да свој дуг може плаћати у ратама, Луфтија Ченгић, у име вероучитеља среза Милешевског моли да се вероучитељима муслиманима исплате неисплаћене плате за 1931 и 1932 годину, Радисав Вујовић, моли за инвалидску потпору, Милутин Ђорђевић жали се на незаконити рад паланачких зеленаша, Тодор Михајловић, жали се на незаконити рад паланачких зеленаша, Томо Кошчец и др. жали се на одлуку Котарског суда у Дугом селу, Раде Радовић и др. моле за регулисање полжаја и пензије, Косара Павловић, моли признање година службе за пензију, Иван Груберић, жали се на своје дужнике и моли за дејство да му исти исплате дуг, Андреј Крижманчић, моли да му се пензија регулише по закону о чиновницима из 1923 године, Никола Кошуљевић, моли за пензију или сталну месечну помоћ, Јосиф Вукашиновић, моли унапређење из VIII у VI положајну групу, Стеван Петронијевић, моли пензију или сталну месечну помоћ, Љубомир Прибићевић, моли за измену § 35 и 51 Закона о задругама, Душан П. Кривајић, моли да му се одреди пензија по количини година службе или да буде враћен у државну службу, Др. Радмилко Јанковић, моли да буде ослобођен осуде која је донета без суђења. Коста Т.

Димитријевић, моли за дејство да се његов предмет који је поднео Министарству Финансија реши, Јелисавета Рукавина, моли за пензију, Јован Недељковић моли за сталну месечну помоћ, Љуба Буздун, удова, моли за сталну месечну помоћ, Јевросима и Олга Николић и Ива М. Куштра, моле за сталну месечну помоћ, Михаило М. Богићевић моли признање права на пензију.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Све прочитане молбе и жалбе, упутити се Одбору за молбе и жалбе.

Сада господо, прелазимо на дневни ред: Утврђивање дневног реда. За идућу седницу предлажем следећи дневни ред: Претрес извештаја Финансијског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом Финансијског закона за буџетску 1933 и 34 годину. Прима ли Скупштина овај дневни ред? (Прима).

Са вашом сагласношћу, данашњу седницу ћу закључити, а идућу заказујем за 13 о. м. у понедељак у 4 часа после подне. Седница ће почети тачно у 4 часа после подне.

Данашња седница је закључена.

Седница је закључена у 11,30 часова.

ПРИЛОЗИ

ИНЕТРПЕЛАЦИЈА

Народног посланика г. Трипка Нинковића на господина Министра финансије, о дозволи садње дувана из одобреног контингента и оним селима, која имају мање од десет садилаца, на подручју дуванске станице у Требињу.

Господине Министре,

Управа државних монопола у овим тешким да нима економске кризе ограничила је садњу дувана и скоро исту свела на минимум. Ово ограничење минимума тешко је погодило сиромашне крајеве којима је садња дувана била још једина нада у за ради. Пасивни крајеви на подручју дуванске станице у Требињу где је производња дувана у овој години сведена у петину, највише ће осетити тежину овог ограничења. Сиромашни свет на подручју дуванске станице у Требињу, могао је до сада своја оскудна земљишта за производњу дувана искористити, те су исти улагали много труда да свој дувански производ што боље обраде, и по квалитету постигну добар глас и успех. Теренске прилике на

подручју ове станице такве су, да се оно мало земљишта може само употребити за садњу дувана.

Производња дувана у економском смислу за овај крај представља врло важну грану привређивања и баш то омогућује да ови крајеви могу удовољити својим пореским дужностима и осталим потребама.

Ограничење садње дувана према становиштву у овим крајевима претставља прави злочин и још више потенцирање кризе, те су сви изгледи да меродавни нису водили рачуна о пасивитету тих крајева; приликом одређивања квантума струка за садњу дувана на поједине станице.

Не упуштајући се у мотиве који су надлежне руководили за одређивање мале количине садње дувана у овој години на подручју дуванске станице у Требињу, и ако је дуван баш ту првокласан и познат на далеко, ипак би и садња додељених 3,000.000. струка могла бити искоришћена да није тачке 9 Правилника о садњи дувана која каже: *да се садња дувана неће дозволити селима где нема најмање десет садилаца.*

Доношење ове одредбе даје ми видног доказа да они који су је донели нису упознати са теренским приликама овог краја.

Више је него јасно да та господа која седе за зеленим столом у меким фотељама најмање познају прилике у појединим крајевима наше државе и ако су позвати баш они, да добро проуче све прилике и околности у нашим крајевима.

Ни један обичан ланк не би себи дозволио ту слободу да наметањем тачке 9 упропасти цео један крај од које одредбе трпи и сељак и држава којој тај произвођач мора пасти на терет.

Зашто је баш тачка 9 Правилника погодила садиоце на подручју дуванске станице у Требињу? Ево одгора!

Већ и птица на грани зна да су херцеговачки крајеви пасивни и због свог великог сиромаштва оскудевају са зиратним земљиштем, те према томе и са гушћим насељем, због чега су села по броју домова мала, раштркана и прибита у уздолице и пољница од по неколико кућа; Херцеговина је једини крај која са малим селима обилује, и баш у тим крајевима ретко ће се наћи села, са више домова а то је и природно, јер гушћа су насеља само тамо где изобиља има зиратне земље;

По врлетима и клисурама по чему је Херцеговина и чувена као каменита, села су од по неколико кућа, прозвата у више места по презимену породичном, васеоку, и т. д. па је посве и природно да је одредба тачке 9 Правилника и погодила читав један крај; јер је одређени квантум од 3,000.000 немогуће искористити пошто села од по десет садилаца нема доста.

На основу свега изложеног, а с обзиром на важност саме ствари, част ми је умилићи Вас, Господине Министре, да ми изволите у Народној скупштини одговорити.

Да ли сте вољни изузетно за крајеве на подручју дуванске станице у Требињу одоброти сађење дувана у оним селима, односно засеокима где се не пријави десет садилаца колико је потребно по тач. 9 Правилника о сађењу дувана и мислите ли ово учинити одмах, како ови сиромашни крајеви не би пропустили рок у коме дуван треба да се сади.

Молим да се овој мојој интерпелацији призна првенство.

3. марта 1933 године
Београд.

Народни посланик,
Тришко Нипковић, с. р.

ИНТЕРПЕЛАЦИЈА

Др. Милана Метикоша, народног посланика на Господина Министра Правде о постављању Језуита на места жупника, жупничких управитеља и помоћника, — у Краљевини Југославији.

Господине Министре.

Бискупија у Дубровнику има 57 жупа, а има тако честе измене својих жупника, жупничких управитеља и помоћника, да је то постало врло интересантно, јер се многи од именованих и постављених не налази нити се икада налазио у дотичној својој жупи, него већином у служби Језуита, било у Југославији или изван Краљевине Југославије, али Краљевина Југославија плаћа и доначује њихове плате — надлежној бискупији. А тко води рачуна куда те паре иду?

Ево неколико примера: Грбавец Леополд, постављен је по ординаријату бискупије дубровачке за помоћника жупника у селу Челипи, на место *Форетића Бруна* год. 1932, међутим Форетић живи стално у Загребу у Палмотићевој улици бр. 33 у Језуитском самостану, а за Грбавца се не зна где уопште борави. Исто тако године 1932 постављен је за жупника на Лопуду — *Корен Матија* на место *Бенковића Јакова*, али ни Корен ни Бенковић никада нису служили на Лопуду, потоњи је као Језуита наставник на бискупској гимназији у Травнику, а за Корена се не зна нити раније а нити садашње његово боравиште. *Месарић Павла* постављен је по истом бискупском ординаријату за жупничког помоћника у Лумбарди (Корчула), на место *Паселића Миховила*, међутим ни један ни други није никада служио у Лумбарди, него се Месарић Павла као Језуита налази, као мисионар у Белгији. Надаље, на исти начин, по истом плану, поставио је бискупски ординаријат у Дубровнику за жупника у Лисцу (општина Стоп) *Рамшака Флоријана*, на место *Марковића Томе*, који је разрешен службе 30 јуна 1932 год. Међутим ни Рамшак ни Марковић никада нису служили у Лисцу, већ се Рамшак као Језуита, стално налазио у Љубљани. Зрињскога цеста бр. 9, а Марковић такође као Језуита стално станује у Загребу, Палмотићева ул. бр. 33 у Језуитском самостану.

Исто тако постављен је за жупног управитеља *Пристов Иван*, на место Корен Матије у Лопуду, а међутим тај Пристов Иван, као Језуита стално борави у Љубљани, Зрињскога цеста бр. 9. На место пок. Дон Ника Шутића, за управитеља жупе у Колочепу постављен је одлуком бискупског ординаријата у Дубровнику од 30 VIII 1931 год. Бр. 1170 — *Пешико Свјетлан*, који је као Језуита — мисионар на служби у Арагони (Шпанија). Нити један од наведених а по бискупском ординаријату постављених лица није наступио дужност, а таквих има и по осталим бискупијама у Краљевини Југославији много, па се морамо озбиљно упитати, чему служи тај маневар, чему та постављања таквих лица, која на дужност никада не долазе, зашто онда да долазе на платни списак — равних бискупија на терет буџета Краљевине Југославије, када су они одређени за Језуите-мисионаре, а не за жупнике? Овакав рад бискупских ординаријата показује један посебни а добро утврђени систем

рада који свестрано помаже иначе добро организовани ред Језуита у нашој земљи.

Темељем наведених чињеница слободан сам умолити Вас господине Министре да ми изволите *усмено* у Народној скупштини одговорити:

1.) Је су ли Вам позната ова и овакова постављања Језуита за жупнике, управитеље жупа и жупничких помоћника, који на одређену им дужност не долазе, него као Језуите врше друге дужности?

2) Што каните предузети да се овакова постављања Језуита на и ложаје жупника онемогући и

да се обави хитна ревизија свих платних спискова бискупских ординаријата свију бискупија од год. 1920—1932 гледе примања и исплате жупничких припадљивости, уз обавезно утврђивање идентитета сваког примаоца и његовог боравишта?

Изволите, Господине Министре, и овом приликом примити уверење о моме особитом поштовању.

10 марта 1933 год.

Београд.

Др. Милан Метикош

народни посланик

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије

Пов. Бр. 4222

Београд, 1 марта 1933 год.

Рег. ознака

Једанаест прилога (11)

Предмет: Предлог закона
о Споразумима и Аранж-
ману о организацији Бер-
дапског сервиса.

ГОСПОДИНЕ ПРЕТСЕДНИЧЕ,

Част нам је у прилогу под 11 доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља, којим смо овлашћени, да у смислу члана 63 Устава Краљевине Југославије, изнесемо пред Народно претставништво на решавање Предлог закона о Споразуму са приловима који се односи на образовање специјалних сервиса у Бердапу, између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закљученог и потписаног на Семерингу 28 јуна 1932 год.; о Аранжману између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније о одређивању њихових надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, званог Бердап и Сланова,

или у непосредној близини ове линије, закљученог и потписаног на Семерингу 19 јуна 1930 год.; а одобреног од стране обеју Влада 24 јуна 1932 год.; и о Споразуму између Делегације Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији по питању установљења Бердапских сервиса, закљученог и потписаног на Семерингу 24 јуна 1932 год.

У прилогу под 12 част нам је доставити Вам десет примерака горе наведеног Предлога закона са образложењем, с молбом да исти изволите изнети на решавање Народној скупштини.

У исто време част нам је обавестити Вас, Господине Претседниче, да је наша држава обавезна да изврши депоновање нашег ратификационог инструмента код Дунавске Комисије у Бечу најдаље до 25 ов. месеца, те из тих разлога молим за хитно решење по овом предмету.

Изволите примити, Господине Претседниче, уверење нашег особитог поштовања.

Министар саобраћаја,
Лаз. Радивојевић, с. р.
Министар финансија,
Др. Мил. Ђорђевић, с. р.
Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић, с. р.

МИ

АЛЕКСАНДАР I

По милости Божијој и вољи народној
Краљ Југославије,

На предлог Нашег Министра саобраћаја, Нашег Министра финансија и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар саобраћаја, Наш Министар финансија и Наш Министар иностраних послова да могу на основу члана 63 Устава Кра-

љевине Југославије, поднети Народно претставништву на решавање:

Предлог закона о Споразуму са приловима који се односи на образовање специјалних Сервиса у Бердапу, између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закљученом и потписаном на Семерингу 28 јуна

1932 године; о Аранжману између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније о одређивању њихових надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, званог Бердап и Слапова, или у непосредној близини ове линије, закљученом и потписаном на Семерингу 19 јуна 1930 године, а одобреном од стране обеју Влада 24 јуна 1932 године; и о Споразуму између Делегације Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији по питању установљења Бердапских Сервиса, закљученом и потписаном на Семерингу 24 јуна 1932 године.

Наш Министар саобраћаја, Наш Министар финансија и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

АЛЕКСАНДАР, с. р.

28. фебруара 1933 године
у Београду

Министар саобраћаја,
Лаз. Радивојевић, с. р.

Министар финансија,
Др. Мил. Ђорђевић, с. р.

Министар иностраних послова
Б. Д. Јевтић, с. р.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Дефинитивни Дунавски Статут утврђен је Конвенцијом потписаном у Паризу 23 јула 1921. Ради извршења одредаба члана XXXIII те Конвенције којом је предвиђено установљење специјалних техничких и административних сервиса, а у циљу што бољег уређења погодаба за пловидбу, закључен је између наше Државе, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије Споразум о уређењу администрације Слапова и Бердапа. Та администрација обухвата два главна сервиса: 1.— Сервис радовима 2.— Сервис пловидбе—допуњења: 3.— Књиговодством и 4.— Благајном. Сваки од тих органа имаће по једног одговорног шефа. — Глава I чл. 1—3.

У глави II, чл. 4—9, предвиђен је делокруг свакога шефа и доношење потребних правилника службе.

Глава III, чл. 10—13, излаже однос органа администрације Слапова и Бердапа према Међународној Дунавској Комисији. Комисија доноси одлуке на предлог шефова и контролише извршење одлука преко свога претставника који ће истовремено бити и посредник између Комисије и Администрације.

Глава IV, чл. 14—24, садржи прописе о особљу Администрације. Постављање особља врше обе прибрежне Државе по принципу једнакости, и по броју службеника и по важности службе. Комисија ће водити бригу, да евентуалне повреде ове једнакости, које би могле настати случајно стварањем или укидањем места по службеној потреби, буду само привремене. Именовање шефова подлеже одобрењу Комисије. Правилником службе утврдиће се услови за пријем у службу. Предвиђени су и услови под којима ће пилотирање моћи да врше и посебни пилоти у служби појединих бродовласника. И шефови појединих сервиса, као и сви остали службеници Администрације дају при ступању у службу писмену часну обавезу да ће дужност вршити савесно и непристрасно.

Глава V, чл. 25—29 говори о проучавању, о пројектима и извршењу радова. Текући, редовни радови падају на Администрацију. Велике радове у циљу измене и усавршавања система уређења Сектора, а за које су потребни нови капитал, могу предузети било обе прибрежне Државе, било Администрација, а може и Комисија дати иницијативу. Свака од прибрежних Држава моћи ће се користити правом приоритета у случају кад хоће да узме на себе извршење великих радова. С тим,

да се има између њих утврдити специјалан споразум по коме ће Комисија прописати материјалне и финансијске услове извршења.

У глави VI, чл. 30 и 31, реч је о слободном од царине увозу грађе и материјала потребних Администрацији.

Глава VII, чл. 32—38, садржи прописе о надзору и полицији. На предлог Администрације, комисија ће донети нарочите одредбе у том погледу: Администрација ће надлежним прибрежним властима достављати све податке о иступима и неправилностима, за које би сазнала, тражећи њихово посредовање. Прибрежне полицијске власти интервенисаће на бродовима само када саме утврде иступ или када их Администрација позове ради констатације. Ислеђење и прогон спадају искључиво у надлежност речних власти прибрежних Држава Сектора. Власти ће Администрацију месечно извештавати о донесеним осудама као и одлукама којима се прекида истрага. Службеници Администрације немају никакву полицијску надлежност.

Према одредбама главе VIII, чл. 39—41, Комисија утврђује годишњи буџет Администрације одређује пловидбене таксе и све друге изворе и прописује начин наплаћивања.

Глава IX, чл. 42—46, предвиђа право Администрацији да се може пред судом појавити као тужилац или као тужени и одређује надлежност правосуђа односно покретности и непокретности, као и према домицилу тужоочевом. Против администрације не може се подићи никакве жалбе због ма какве штете претрпљене при пролазу кроз Бердап и Слапове.

Глава X, чл. 47—48 говори о олакшицама које ће Администрацији чинити прибрежне Државе.

Глава XI, чл. 49—50 прописује заставу коју ће Администрација истицати као и службене језике и то: српско-хрватски-словеначки, румунски и француски, не искључујући међутим, ни употребу других језика.

Прописи ради брзог отправљања послова садржане су у глави XII, чл. 51—55.

Комисија одређује станице за укрцавање пилота — Глава XIII, чл. 56,

У глави XIV, чл. 57—60, предвиђа се престанак контроле Комисије о употреби опреме, зграда и инсталација које се имају предати Администрацији.

Глава V, чл. 61 потврђује Комисији сва права контроле и надзора над Секторима Бердапа и Сла-

пова, која има према Дунавском Статуту и на свима другим тачкама речне мреже стављене под њену надлежност.

Глава XVI, чл. 62—65 садржи прелазне одредбе.

Расправљање спорова вршиће се у смислу чл. XXXVIII Дунавског Статута — Глава XVII, чл. 66.

О евентуалној ревизији Споразума говори глава XVIII, чл. 67.

Глава XIX, чл. 68—79 предвиђа ратификовање овог Споразума код Дунавске Комисије и његово ступање на снагу 1 јула 1933 године.

У Завршном протоколу предвиђено је да Централно седиште Администрације буде у Оршави, а да Сервис радова буде смештен у Текији, у згради коју наша држава има подићи о свом трошку и бесплатно ставити на расположење поменутом Сервису.

Функције претставника Комисије код Администрације вршиће за првих пет година референдари Генералног секретаријата Комисије.

Прилози су: 1.—Образац часне обавезе о којој је реч у чл. 21 Споразума и 2.—нацрт заставе Администрације.

Истог дана, када ступа на снагу Споразум о коме је напред реч, т. ј. 1 јула 1933 године, ступиће на снагу и Аранжман о одређивању надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, названог „Бердап и Слапови“

или у непосредној близини ове линије — закључен између наше Државе и Краљевине Румуније у Бечу 19 јуна 1930 године. Овај је Аранжман закључен у циљу да се избегне једновремено ислеђивање од стране власти обеју прибрежних Држава.

Као саставни део горњег Споразума од 28 јуна 1932 године има се сматрати и специјални Споразум о установљењу Бердапских сервиса, који су делегати наше Државе и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији закључили на Семерингу 24 јуна 1932 године.

По том Споразуму, једна Држава именује на шест година шефа службе пловидбе, а она друга шефа службе радова. По истеку рока, који се споразумно може продужити, обе Државе мењају између себе звања тих шефова. Помоћници шефова припадају увек оној другој Држави. Држава која именује шефа службе пловидбе именуваће и шефа благајне и помоћника шефа рачуноводства, а она друга Држава именуваће шефа рачуноводства и преводиоца—архивара. Ово именовање важиће за 10 година.

У почетку одредиће се коцком, која ће Држава које шефове постављати.

Сва остала звања додељиваће се према табlici коју ће државе споразумно утврдити, а по начелу подједнаке, колико буде могућно, поделе између обеју Држава свих звања и по броју и по важности њиховој.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТАРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА

о

Споразуму са прилозима који се односе на образовање специјалних Сервиса у Бердапу, између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закљученим и потписаним на Семерингу 28 јуна 1932 године, о Споразуму између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније о одређивању њихових надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, званог Бердап и Слапови, или у непосредној близини ове линије, закљученом и потписаном на Семерингу 19 јуна 1930 године, а одобреном од стране обеју Влада 24 јуна 1932 године; и о Споразуму између Делегација Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији по питању установљења Бердапских Сервиса, закљученом и потписаном на Семерингу 24 јуна 1932 године који гласи:

§ 1

Одобравају се и добијају законску силу Споразум са прилозима који се односи на образовање специјалних Сервиса у Бердапу, између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закључен и потписан на Семерингу 28 јуна 1932 године; Аранжман између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније о одређивању њихових надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава,

названог Бердап и Слапови, или у непосредној близини ове линије, закључен и потписан на Семерингу 19 јуна 1930 године, а одобреном од стране обеју Влада 24 јуна 1932 године и Споразум између Делегација Краљевине Југославије и Краљевине Румуније у Међународној Дунавској Комисији по питању установљења Бердапских Сервиса, закључен и потписан 24 јуна 1932 године на Семерингу, чији текстови у оригиналу и у преводу гласе:

СПОРАЗУМ

између

МЕЂУНАРОДНЕ ДУНАВСКЕ КОМИСИЈЕ
РУМУНИЈЕ И ЈУГОСЛАВИЈЕ

који се односи на образовање специјалних Сервиса у Бердапу.

Извршујући одредбе Конвенције, која је утврдила дефинитиван Дунавски Статут, потписане у Паризу 23 јула 1921, и да би успоставили, по заједничком споразуму, специјалне техничке и административне Сервисе, предвиђене у члану XXXII речене Конвенције, ради одржавања и побољшања погодаба за пловидбу у сектору, обухваћеном између Турне Северина и Молдава—Веке, названом Бердап и Слапови

Решили су да у њом циљу закључе споразум и назначили су за своје пуномоћнике:

Њ. В. Краљ Југославије:

Г. Душана Пантита, саветника посланства, заменика делегата у Међународној дунавској комисији,

Њ. В. Краљ Румуније:

Г. Костантина Концеско, пуномоћног министра, делегата у Европској и Међународној дунавској комисији,

Међународна дунавска комисија, по једногласној одлуци од 27 јуна 1932:

Г. адмирала Дитриха од Саксенфелса, пуномоћног министра, садашњег председника Међународне дунавске комисије,

који су, пошто су измењали своја пуномоћја, нађена у добром и прописном облику, утврдили следеће одредбе:

ГЛАВА I

Сервиси који сачињавају администрацију Бердапа и Слапова.

Члан 1

Извршујући одредбе члана XXXII Дунавског Статута установљавају се специјални технички и административни Сервиси, ниже назначени, у циљу одржавања и побољшања услова пловидбе у сектору између Турне Северина и Молдава Веке, названом Бердап и Слапови:

1 — Сервис радова,

2 — Сервис пловидбе.

Ови се Сервиси допуњују: једним бироом књиговодства, једном благајном.

Члан 2

Ова ће се организација звати: „Администрација Бердапа и Слапова“. Она има своје централно седиште у Оршави без уштрба на помоћне сервисе који би могли бити у случају потребе, инсталисани на другим тачкама сектора.

Члан 3

На челу сваког од ова четири органа Администрације, који су горе побројани, стоји по један шеф, непосредно одговоран за послове свога ресора.

ACCORD DE COMMISSION INTERNATIONALE DU
DANUBE, LA YOUGOSLAVIE ET LA ROUMANIE
RELATIF A LA CONSTITUTION DES SER-
VICES SPECIAUX AUX PORTES-DE-FER.

En exécution des dispositions de la Convention établissant le Statut définitif du Danube signée à Paris le 23 Juillet 1921 et pour constituer, de commun accord, les Services techniques et administratifs spéciaux prévus à l'Article XXXII de ladite Convention aux fins de maintenir et d'améliorer les conditions de la navigation dans le Secteur compris entre Turnu-Severin et Moldova-Veche, dit des Portes-de-Fer et des Cataractes

Ont Décidé de conclure un accord à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir: S. M. Le roi de Yougoslavie, M. Douchan Pantitch, Conseiller de Legation, Délégué suppléant à la Commission Internationale du Danube;

S. M. Le roi de Roumanie, M. Constantin Contzesco, Ministre Plénipotentiaire, Délégué aux Commissions Européenne et Internationale du Danube;

La commission internationale du Danube, par décision unanime du 27 Juin 1932:

M. L' Amiral Dietrich de Sachsenfels, Ministre Plénipotentiaire, Délégué de Hongrie, Président en exercice de la Commission Internationale du Danube,

Lesquels, après avoir échangé leurs pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les stipulations suivantes:

CHAPITRE PREMIER

SERVICES CONSTITUANT L'ADMINISTRATION
DES PORTES-DE-FER ET DES CATARACTES

Article premier.

En exécution des dispositions de l'Article XXXII du Statut du Danube, sont constitués les Services spéciaux techniques et administratifs ci-après désignés, à l'effet de maintenir et d'améliorer les conditions de la navigation dans le Secteur compris entre Turnu-Severin et Moldova-Veche, dit des Portes-de-Fer et des Cataractes:...

1' — un Service des Travaux,

2' — un Service de la Navigation.

Ses Service sont complétés par:

— un Bureau de la Comptabilité,

— une Caisse.

Article 2.

Cette organisation est dénommée „Administration des Portes-de-Fer et des Cataractes“. Elle a son siège central à Orsova, sans préjudice des services auxiliaires qui pourraient être, en cas de besoin, installés sur d'autres points du Secteur.

Article 3.

A la tête de chacun des quatre organes de l'Administration énumérés ci-dessus, est placé un chef directement responsable des affaires de son ressort.

ГЛАВА II

Надлежност органа Администрације.

Члан 4

Шефа сервиса радова је дужност да управља и да контролише радове, којима је циљ очување постројења, као и уопште да управља и да контролише све радове намењене одржавању и побољшању пловности сектора, уколико извршење нових радова не би сачињавало предмет специјалних одредаба споразумно донесених између прибрежних Држава сектора и Комисије.

Шегова је дужност, сем тога, да се стара о путоказима и техничком управљању непокретностима и пловном материјалу или другом стављеном на расположење Администрације.

Члан 5

Шефа Сервиса пловидбе је дужност, под резервом одредаба Главе VII овог Споразума, које се односе на полицију пловидбе да води надзор над пловидбом, да руководи службом пилотаже и свима другим службама, којима је циљ да обезбеде или да олакшају техничко вршење пловидбе.

Члан 6

Шефу бироа књиговодства припада књиговодство Администрације и кретање капитала.

Члан 7

Шеф благајне има дужност да убира пловидбене таксе и друге приходе Администрације, као и да води све остале благајничке послове.

Члан 8

Правилник службе утврдиће појединости о надлежностима органа Администрације, онако како је она горе дефинисана, као и накнадне атрибуције, које би им могле бити поверене.

Члан 9

Надлежност органа Администрације онако, како је горе утврђено, престаје у пристаништима и на обалама сектора, чим је реч о мерама, које се односе на полицију; буквално речено, у пристаништима или на обалама или о мерама, које се односе на експлоатацију пристаништа; и напослетку, када је реч, било о радовима локалног значаја, који се не односе и не вређају опште интересе пловидбе, било о радовима потребним за економски развитак прибрежних Држава сектора, као што су они предвиђени првом алинеом члана XIV Дунавског Статута,

ГЛАВА III

Однос органа Администрације према комисији и између себе

Члан 10

Комисија одлучује, на предлог надлежних шефова органа Администрације, о корисним мерама

CHAPITRE II.

COMPETENCE DES ORGANES DE L'ADMINISTRATION

Article 4.

Le Chef du Service des Travaux est chargé de la direction ou du contrôle des travaux ayant pour but la conservation des ouvrages, ainsi qu'en général de la direction ou du contrôle de tous les travaux destinés à l'entretien et à l'amélioration de la navigation de la navigabilité du Secteur, pour autant que l'exécution des nouveaux travaux ne fera pas l'objet de dispositions spéciales arrêtées de concert entre les États riverains du Secteur et la Commission.

Il est, en outre, chargé du service de balisage, ainsi que de la question technique des immeubles et du matériel flottant ou autre mis à la disposition de l'Administration.

Article 5.

Le Chef du Service de la Navigation est chargée, sous réserve des dispositions du Chapitre VII du présent Accord relatives à la police de la navigation, de la surveillance de la navigation, de la direction du service de pilotage et tous autres services ayant pour but d'assurer ou de faciliter l'exercice technique de la navigation.

Article 6.

Le Chef du Bureau de la Comptabilité est chargé de la comptabilité de l'Administration et du mouvement des fonds.

Article 7.

Le Chef de la Caisse est chargé de l'encaissement des taxes de navigation et autres recettes de l'Administration, ainsi que de toutes autres opérations de caisse.

Article 8.

Le Règlement de fonctionnement fixera les détails de la compétence des organes de l'Administration telle qu'elle est définie ci-dessus, ainsi que les attributions supplémentaires qui pourraient leur être confiées.

Article 9.

La compétence des organes de l'Administration telle qu'elle est définie ci-dessus, cesse dans les ports et sur les rives du Secteur dès qu'il s'agit de mesures concernant la police proprement dite des portes rives ou de mesures relatives à l'exploitation des portes, enfin lorsqu'il s'agit, soit de travaux d'intérêt local ne concernant pas et n'affectant pas les intérêts généraux de la navigation, soit des travaux nécessaires au développement économique des États riverains du Secteur tels qu'ils sont visés par le premier alinéa de l'Article XIV du Statut du Danube.

CHAPITRE III.

RAPPORT DES ORGANES DE L'ADMINISTRATION AVEC LA COMMISSION ET ENTRE EUX

Article 10.

La Commission décide, sur les propositions des Chefs des organes compétents de l'Admini-

за одржавање и побољшање пловности и о администрацији сектором.

Она такође може тражити предлоге с њихове стране.

Члан 11

Предлози поменути у горњем 10 члану могу бити извршени само по претходном одобрењу Комисије. Међутим, може се приступити извршењу радова неодложно хитне природе под резервом напредног одобрења Комисије.

Члан 12

Извршење одлука Комисије пада на надлежне органе Администрације, чији су шефови непосредно одговорни пред Комисијом, сваки за послове на свог ресора.

Комисија контролише извршење својих одлука, као и, уопште, функционисање Администрације. У том циљу, она има на лицу места, када и колико дуго буде сматрала за потребно, једног претставника.

Овај претставник обавезно служи као посредник између Комисије и Администрације.

Члан 13

Специјални Правилник, предвиђен чланом XXXIII Дунавског Статута, регулисаће функционисање органа администрације, као и њихове односе са Комисијом тако

да се њихови шефови узајамно обавештавају о току послова њихових респективних ресора;

да један другоме саопштавају своје предлоге, пре но што их упуте Комисији;

да траже компетентно мишљење других шефова, заинтересованих у предлозима, [које они подносе Комисији.

ГЛАВА IV

Особље Администрације.

Члан 14

Без уштрба по одредбе члана 18, особље Администрације, подражавајући ту и стално особље по радионицама, бродоградилштима или другим сличним техничким инсталацијама, дају и именују обе прибрежне Државе сектора, тако да, у делу кругу ових служби, службеници, именовани од сваке од њих, буду једнаки бројем и што се тиче важности службе коју заузимају.

Међутим, утврђено је да у случају стварања или укидања места изазваних потребом службе, Комисија ће бити да у тој примени евентуална повреда начела равноправности између двеју прибрежних држава сектора буде само привремена.

Шефови сервиса радова и пловидбе, што се тиче њиховог положаја и буџетске ситуације стављени су на потпуно равној ноzi.

Исто је тако и са шефом бироа књиговодства и шефом благајне.

stration, les mesures utiles à l'entretien et à l'amélioration de la navigabilité et à l'administration du Secteur.

Elle peut aussi provoquer des propositions de leur part.

Article 11.

Les propositions visées à l'Article 10 ci-dessus, ne peuvent être d'exécution qu'après avoir obtenu l'approbation préalable de la Commission. Toutefois pour les affaires réclamant une intervention immédiate, il peut être procédé à celle-ci, sous réserve d'approbation ultérieure de la Commission.

Article 12.

L'exécution des décisions de la Commission incombe aux organes compétents de l'Administration dont les Chefs sont directement responsables devant la Commission, chacun pour les affaires de son ressort.

La Commission contrôle l'exécution de ses décisions, ainsi que, en général, le fonctionnement de l'Administration. A cet effet, elle maintient sur place quand et aussi longtemps qu'elle le jugera nécessaire un représentant.

Ce représentant sert obligatoirement d'agent de transmission entre la Commission et l'Administration.

Article 13.

Le Règlement spécial prévu par l'Article XXXIII du Statut du Danube réglera le fonctionnement des organes de l'Administration, ainsi que leurs rapports avec la Commission, de façon que leurs Chefs se tiennent mutuellement au courant des affaires de leurs ressorts respectifs;

— qu'ils se communiquent leurs propositions avant de les adresser à la Commission;

— qu'ils provoquent l'avis compétent des autres Chefs intéressés pour les propositions qu'ils soumettent à la Commission.

CHAPITRE IV.

PERSONNEL DE L'ADMINISTRATION

Article 14.

Sans préjudice des dispositions de l'Article 18; le personnel de l'Administration, y compris le personnel permanent des ateliers, chantiers de construction ou autres installations techniques semblables, est fourni et nommé par les deux Etats riverains de Secteur, de façon que, dans les cadres de ces Services, les agents nommés par chacun d'eux soient égaux en nombre et quant à l'importance des emplois qu'ils occupent.

Il est toutefois entendu qu'en cas de création ou de suppression de postes nécessitées par les besoins du Service, la Commission veillera à ce que, dans son application, le principe d'égalité entre les deux Etats riverains du Secteur ne souffre que des écarts temporaires.

Les Chefs des Services des Travaux et de la Navigation sont mis, quant à leur garde et situation budgétaire, sur un pied de parfaite égalité.

Il ne est de même en ce qui concerne le Chef du Bureau de la Comptabilité et le Chef de la Caisse

Члан 15

Комисија утврђује бројно стање особља. Она утврђује плату реченом особљу и одређује, било с обзиром на њихово време службовања код Бердапске Администрације форфетарне суме за исплату службеника, који напуштају службу код ове Администрације после извесног минималног броја година службовања, било модалитете, по којима би извесне категорије службеника могле евентуално бити осигуране код неког пензионог фонда.

Члан 16

Именованье шефова од сваке од двеју прибрежних држава на сектору, које она даје, набројаних у чл. 14, доставља се претходно на одобрење Комисији.

Члан 17

Приступајући избору титулара за равне положаје, назначене у бројном стању особља Администрације, Владе обеју Држава руководиће се једино личном способношћу кандидата, обезбеђујући им, у исто време, у свакој могућој мери, стабилност службе под заштитом од сваког утицаја страног деловидби.

Једном именовани од Владе једне или друге од двеју прибрежних Држава на сектору, без изузетка сви службеници, који сачињавају сервисе, искључиво су стављени на расположење Администрацији, и ослобођени су, у погледу вршења њихових дужности према њој, сваког мешања, било посредног било непосредног, од стране територијалних власти прибрежних држава на сектору.

Право опозивања ових службеника припада Влади прибрежне Државе сектора, која их је наименовала. Опозивање извршује Влада, било по властитој иницијативи, било на мотивисани захтев Комисије, формулисан, у случају потребе, после истраге. У првом случају, Комисија ће претходно бити обавештена о узроку опозивања.

Члан 18

Приправници-пилоти и пилоти, уколико припадају службеном телу пилотаже, као и шеф-пилот, сачињавају део особља Администрације.

Чин шефа-пилота додељује Комисија после испитивања мотивисаних предлога формулисаних од Администрације, без обзира на народност, најбоље квалификованом кандидату, изабраном на конкурс, који је отворен истовремено кад и за службене пилоте, за посебне пилоте, за речне и поморске бродаре, при чему ће се дати предности; при једнаким квалификацијама, пилотима из службеног дела пилотаже, а између ових последњих најстаријима.

Уверења о приману за приправнике-пилоте, дипломе за пилоте, службено писмо за шефа-пилота, изданих од Администрације под условом предвиђеним у Правилнику службе, поменутом у горњем члану 13 сачињаваће акт о именовању ових службеника.

Article 15.

La Commission établit le cadre du personnel. Elle fixe la rétribution dudit personnel et détermine, soit en raison de leur temps de service près de l'Administration des Portes-de-Fer les sommes forfaitaires à allouer aux employés quittant le service de cette Administration au bout d'un nombre minimum d'années de service, soit les modalités par lesquelles certaines catégories de personnel pourraient éventuellement être assurées auprès d'une caisse de retraite.

Article 16.

La nomination par chacun des deux Etats riverains du Secteur des chefs fournis par lui, énumérés à l'Article 14 ci-dessus, est soumise à l'agrément préalable de la Commission.

Article 17.

En procédant au choix des titulaires des différents postes inscrits au cadre du personnel de l'Administration, les Gouvernements des deux Etats se guideront uniquement d'après la capacité personnelle des candidates, en leur assurant en même temps, dans toute la mesure du possible, une stabilité de fonctions à l'abri de toute influence étrangère à la navigation.

Une fois nommés par le Gouvernement de l'un ou de l'autre des deux Etats riverains du Secteur, tous les agents sans exception, composant les Services, sont exclusivement mis à la disposition de l'Administration et soustraits, en ce qui concerne l'exercice de leurs fonctions auprès d'elle, à toute ingérence, soit directe, soit indirecte, de la part des autorités territoriales des Etats riverains du Secteur.

Le droit de révocation de ces agents appartient au Gouvernement de l'Etat riverain du Secteur qui les a nommés. La révocation est prononcée par le Gouvernement, soit de sa propre initiative, soit sur la demande motivée de la Commission, formulée, en cas de besoin, après enquête. Dans le premier cas, la Commission est préalablement informée du motif de la révocation.

Article 18.

Les élèves-pilotes et les pilotes, pour autant qu'ils appartiennent au corps officiel de pilotage, ainsi que le chef-pilote, font partie du personnel de l'Administration.

L'emploi de chef-pilote est attribué par la Commission, après examen des propositions motivées formulées par l'Administration, sans distinction de nationalité, au candidat le mieux qualifié choisi par voie de concours ouvert en même temps qu'aux pilotes officiels, aux pilotes particuliers et aux navigateurs fluviaux et maritimes, une préférence étant accordée, à qualifications égales, aux pilotes du corps officiel de pilotage, et, parmi ces derniers, aux plus anciens.

Les certificats d'engagement pour les élèves-pilotes, le brevet pour les pilotes, la lettre de service pour le chef-pilote, délivrés par l'Administration dans les conditions prévues par le Règlement de fonctionnement dont il est fait mention à l'Article 13 ci-dessus, constitueront l'acte de la nomination de ces agents.

Члан 19

Правилник службе утврдиће, у њиховим појединостима услове које треба да испуне кандидати да буду примљени, путем конкурса, за приправнике пилоте и да потом буду унапређени на места квалификованих пилота.

Приправници пилоти и пилоти бираће се између свију народности. Међутим, регрутовање приправника-пилота треба да буде тако регулисано да, уколико је то могуће, половина броја места пилота, водећи рачуна и о месту шефа пилота, буде резервисана на једнаке делове држављанима обеју прибрежних Држава сектора.

Незнање службених језика Администрације не може бити разлог за одбијање, било на конкурс за места приправника-пилота, било за пријем на испит о способности за пилоте. Ниједан кандидат, који би дошао на конкурс за приправника пилота, и који би испуњавао услове установљене Правилником службе, не може бити искључен са конкурса, сем супротне одлуке Комисије.

Овај Правилник прописиће санкције за које ће бити места при непоштовању обавеза пилота, који припадају службеном телу пилотаже, као и услове о одузимању њихове дипломе.

Послови Комитета за испите обављаће се у присуству једног претставника Комисије.

Члан 20

Под условима доле утврђеним, бродовласници ће имати права да њиховим бродовима пилотирају посебни пилоти, у њиховој служби. Овим пилотима биће допуштено да пилотирају само бродовима предузећа или групе предузећа, чији су службеници.

Кандидати за службу посебних пилота, треба да пружају моралне и физичке гаранције, и да имају способности, које се траже од службених пилота.

Правилник службе утврдиће модалитете према којима ће Администрација издавати диплому посебног пилота лицима, која имају потребне квалификације.

Овај Правилник ће прописати обавезе, којима су потчињени посебни пилоти према Администрацији и санкције које ће имати места при непоштовању ових обавеза као и услове за одузимање њихове дипломе.

Једном оквалификовани, посебни пилоти добиће од Администрације све олакшице и сва потребна обавештења о вршењу пилотаже у сектору Ђердана и Слапова.

Члан 21

Шефови Сервиса пловидбе, Сервиса радова, бироа књиговодства и благајне, дају написмено приликом свога ступања у службу, а по образцу формулара I овде приложеног, часну обавезу да ће испуњавати своје дужности саобразно одлукама комисије и у духу стриктне непристрасности.

Комисија даје овлашћење сваком од делегата прибрежних Држава сектора да примају и да јој достављају обавезе оних службеника, које њихова Влада буде наименовала.

Исту часну обавезу дају сви службеници, сваки од шефова, поменути у првој алинеји овога члана, овлашћен је да прима, у облику формулара II, овде приложеног, обавезу од службеника њему потчи-

Article 19

Le règlement de fonctionnement fixera, dans leurs détails, les conditions que doivent remplir les candidats pour être admis, par voie de concours, aux postes d'élèves-pilotes pour être promus ensuite aux postes de pilotes brevetés.

Les élèves-pilotes et pilotes seront choisis parmi toutes les nationalités. Toutefois, le recrutement des élèves-pilotes devra être réglé de façon que, autant que possible, la moitié du nombre des postes de pilotes, compte tenu du poste de chef-pilote, soit réservée à parts égales aux ressortissants des deux Etats riverains du Secteur.

L'ignorance des langues officielles de l'Administration ne saurait constituer une raison de refus soit au concours au poste d'élève-pilote, soit à l'admission à l'examen de capacité de pilote. Aucun candidat se présentant au concours d'élève-pilote et remplissant les conditions établies par le Règlement de fonctionnement ne peut en être exclu, sauf décision contraire de la Commission.

Ce Règlement déterminera les sanctions auxquelles donnera lieu l'inobservation des obligations des pilotes appartenant au corps officiel de pilotage, ainsi que les conditions du retrait de leur brevet.

Les opérations des comités d'examen auront lieu en présence d'un représentant de la Commission.

Article 20.

Dans les conditions fixées ci-dessous, les armateurs auront la faculté de faire piloter leurs bateaux par des pilotes particuliers à leurs gages. Ces pilotes ne seront admis à piloter les bateaux de l'entreprise ou de groupe d'entreprises dont ils sont les employés.

Les candidats à l'emploi de pilotes particuliers doivent présenter les garanties morales et physiques et posséder les capacités exigées des pilotes officiels.

Le règlement de fonctionnement fixera les modalités d'après lesquelles l'Administration délivrera le brevet des pilotes particulier aux personnes possédant les qualifications nécessaires.

Ce Règlement déterminera les obligations auxquelles sont soumis les pilotes particuliers à l'égard de l'Administration et les sanctions auxquelles donnera lieu l'inobservation de ces obligations; ainsi que les conditions du retrait de leur brevet.

Une fois brevetés, les pilotes particuliers obtiendront de l'Administration toutes facilités et tous renseignements nécessaires à l'exercice du pilotage dans le Secteur des Portes-de-fer et des Cataractes.

Article 21.

Les Chefs du Service de la Navigation, du Service des Travaux du Bureau de la Comptabilité et de la Caisse prennent par écrit, lors de leur entre en service et dans les termes du formulaire I ci-annexé, l'engagement d'honneur d'accomplir leurs fonctions conformément aux décisions de la Commission et dans un esprit de strict impartialité.

La Commission donne mandat à chacun des Délégués des pays riverains du Secteur de recevoir et de lui transmettre l'engagement de ceux de ses agents que son Gouvernement aura nommés.

Le même engagement d'honneur est pris par tous les employés. Chacun des chefs mentionnés au premier alinéa du présent article a pouvoir pour re-

њених и да је достави Комисији.

Члан 22

Ред и дисциплина биће одржавани саобразно прописима Правилника службе, који је предвиђен у члану 13.

Члан 23

За време трајања његове службе, ниједан службеник није, због својих дужности, ослобођен војних обавеза према законима своје земље.

Члан 24

У колико му његове дужности допуштају, особље Администрације има право да станује на једној или другој обали сектора.

Сем случаја потребе службе, о чему ће једино Комисија одлучивати, неће моћи, међутим, истицати ово право службеници, који би вршили своје дужности на територији Државе чији су држављани.

ГЛАВА V.

Проучавања. — Пројекти. — Извршење радова.

Члан 25

Проучавање хидролошког режима сектора спада у дужност Администрације без уштрба по надлежност националних хидротехничких органа.

Прикупљени подаци, с једне и с друге стране, увајамно ће се измењивати измђу Администрације и компетентних власти прибрежних Држава сектора.

Правилник службе одредиће модалитете ове размене.

Члан 26

Техничко проучавање и израда пројеката за радове одржавања и текућих радова за побољшање пловности сектора падају на Администрацију.

Техничко проучавање и израда пројеката о великим радовима побољшавања, који имају за циљ измену или усавршавање садашњег система уређења сектора, и који изазивају уношење нових капитала, могу бити предузети, било од обеју прибрежних Држава сектора, било од Администрације, било, напослетку, на иницијативу Комисије. Проучавања, предузета на иницијативу Комисије, од лица, која не припадају Администрацији, могу бити предузета на лицу места само уз поштовање закона опште полиције и специјалних одредаба које се односе на спокојство земље.

Пројекти израђени од прибрежних Држава Сектора, саобразно претходној алинеји, обухватајући планове, скице и све друге појединости, које се односе на техничке и финансијске модалитете њиховог извршења, биће заједнички поднесени од обеју прибрежних Држава сектора на одобрење Комисији.

У случају, када не би било споразума између прибрежних Држава сектора ради изношења заједничких предлога, свака од њих може га поднети одвојено. У том случају, Комисија ће пре решавања затражити мишљење друге прибрежне Државе сектора.

Комисија ће тражити мишљење од обеју прибрежних Држава Сектора, ако је реч о пројектима

cevoir, dans les termes du formulaire II ci-annexé, l'engagement des employés placés sous ses ordres et pour le transmettre à la Commission.

Article 22.

L'ordre et la discipline de l'Administration seront maintenus conformément aux dispositions du Règlement de fonctionnement prévu à l'Article 13.

Articles 23.

Pendant la durée de son service, aucun employé n'est, du fait de ses fonctions, exempté des obligations militaires imposées par les lois de son pays.

Article 24.

Autant que ses fonctions le permettent, le personnel de l'Administration a la faculté de résider sur l'une ou sur l'autre des deux rives du Secteur.

Sauf le cas de nécessité de service dont la Commission sera seule juge, ne pourront cependant se prévaloir de cette faculté les employés exerçant leurs fonctions sur le territoire de l'Etat dont ils sont ressortissants.

CHAPITRE V.

ETUDES-PROJETS-EXECUTION DES TRAVAUX

Article 25.

L'étude du régime hydrologique du Secteur incombe à l'Administration, sans préjudice des attributions des services hydrauliques nationaux.

Les données recueillies de part et d'autre sont mutuellement échangées entre l'Administration et les autorités compétentes des Etats riverains du Secteur.

Le Règlement de fonctionnement déterminera ses modalités de cet échange.

Article 26.

L'étude technique et l'établissement des projets de travaux d'entretien et des travaux courants d'amélioration de la navigabilité du Secteur incombent à l'Administration.

L'étude technique et l'établissement des projets de grands travaux d'amélioration ayant pour but la modification ou le perfectionnement du système actuel d'aménagement du Secteur et nécessitant un apport de nouveaux capitaux peuvent être entrepris, soit par les deux Etats riverains du Secteur, soit par l'Administration, soit enfin sur l'initiative de la Commission par des personnes n'appartenant pas à l'Administration, ne peuvent être poursuivies sur place que sous réserve de l'observation des lois de police générale et des dispositions spéciales intéressant la sécurité des pays.

Les projets établis par les Etats riverains du Secteur, conformément à l'alinéa précédent, comprenant plans, devis et tous autres détails relatifs aux modalités techniques et financières de leur exécution, sont soumis en commun par les deux Etats riverains du Secteur à l'approbation de la Commission.

Dans le cas où un accord ne s'établirait pas entre les Etats riverains du Secteur pour présenter des propositions communes, chacun d'eux pourrait en présenter séparément. Dans ce cas la Commission, avant de statuer, provoquerait l'avis de l'autre Etat riverain du Secteur.

La Commission provoque l'avis des deux Etats riverains de Secteur s'il s'agit de projets de travaux n'émanant pas d'eux. Dans toutes ses décisions

за радове, који нису од њих потекли. У свима својим одлукама, које се односе на радове, Комисија ће водити рачуна о техничким, економским и финансијским интересима двеју прибрежних Држава сектора.

Члан 27

Када је за нове радове, који имају, било да допуне, било да измене садашњи технички систем радова, потребно да се употребе делови територије једне или друге од двеју прибрежних Држава сектора или обеју, Комисија се споразумева са заинтересованом Државом или са обема о условима под којима ће се извршити ова употреба територије.

Члан 28.

Извршење радова одржавања и текућих радова око побољшавања, предвиђених у првој алинеји члана 26, пада на Администрацију. Ако ова није у могућности да изврши ове радове, Комисија може донети друге одлуке. Извршење ће тада бити поверено прибрежним Државама сектора, заједнички или посебно према случају, сем ако услови, које оне изнесу, не буду мање повољни од других евентуалних понуда за извршење.

Што се тиче великих радова за побољшавање предвиђених у алинеји 2 члана 25 Комисија одлучује, у сваком посебном случају, од кога ће и како бити извршени. Међутим, утврђено је да:

1. — Обе прибрежне Државе сектора користе се правом приоритета у случају, када би оне хтеле узети на себе ове радове;

2. — У овом случају, има се између њих утврдити специјалан споразум и Комисија ће прописати материјалне и финансијске услове извршења, подразумевајући ту и модалитете, под којима би се могло дати и царинско ослобођење;

3. — Ниједна од двеју прибрежних Држава сектора, нити каква друга Држава, неће моћи, у даном случају, бити овлашћена за ово извршење без пристанка оне на чијој територији радови треба да буду извршени.

Члан 29

Радничке екипе (групе) употребљене за хидротехничке или друге радове биће рекрутоване сем специјалног споразума између двеју прибрежних Држава сектора, саобразно законима на снази у Држави, на чијој се територији извршују ови радови.

Међутим, у случају, када би ови радови били извршени на реци, једновременно на територији обеју прибрежних Држава сектора, у близини границе, и када се, са разлога практичног и техничког значаја подела једног рада дуж границе не би могло извести, радничке екипе биће рекрутоване, у колико је то могуће, у једнаким деловима, у свакој од обеју прибрежних Држава сектора.

ГЛАВА VI.

ОСЛОБОЂЕЊЕ ЦАРИНЕ-ИСПОРУКЕ.

Члан 30

Обе прибрежне Државе сектора допуштају слободан увоз на своју респективну територију грађе и материјала који су потребни било за Ад-

relatives aux travaux, la Commission tiendra compte des intérêts techniques, économiques et financiers des deux Etats riverains du Secteur.

Article 27.

Lorsque pour des travaux neufs destinés, soit à compléter soit à modifier le système technique actuel des travaux, il est nécessaire d'utiliser des portions du territoire de l'un ou de l'autre des deux Etats riverains de Secteur ou des deux, la Commission s'entend avec l'Etat intéressé ou avec les deux sur les conditions dans lesquelles s'effectuera cette utilisation de territoire.

Article 28.

L'exécution des travaux d'entretien et des travaux courants d'amélioration visés à l'alinéa premier de l'Article 26, incombe à l'Administration. Si celle-ci n'est pas à même d'exécuter ces travaux, la Commission peut prendre d'autres dispositions. L'exécution sera alors confiée aux Etats riverains du Secteur en commun ou séparément suivant le cas, à moins que les conditions qu'ils présentent ne soient moins avantageuses que d'autres offres éventuelles d'exécution.

En ce qui concerne les grands travaux d'amélioration prévue à l'alinéa 2 de l'Article 26, la Commission décide, dans chaque cas particulier, par qui et comment ils seront exécutés. Néanmoins, il est d'ores et déjà entendu que:

1° les deux Etats riverains du Secteur bénéficieront d'un droit de priorité au cas où ils voudraient se charger de ces travaux,

2° dans ce cas, un accord spécial à intervenir entre eux et la Commission stipulera les conditions matérielles et financières de l'exécution, y compris les modalités par lesquelles la franchise douanière pourrait être accordée,

3° ni l'un des deux Etats riverains du Secteur, ni aucun autre Etat, ne pourra le cas échéant, être chargé de cette exécution, sans l'assentiment de celui sur le territoire duquel les travaux doivent être exécutés.

Article 29

Les équipes ouvrières employées aux travaux hydrauliques ou autres sont, sauf accord spécial, entre les Gouvernements des deux Etats riverains du Secteur, recrutées conformément aux lois en vigueur dans l'Etat sur le territoire duquel s'effectuent lesdits travaux.

Toutefois, dans le cas où ces travaux seraient exécutés sur le fleuve, à la fois sur le territoire des deux Etats riverains du Secteur, au voisinage de la frontière, et que pour des motifs d'ordre pratique et technique le partage d'un travail suivant la frontière ne saurait intervenir, les équipes ouvrières seront recrutées autant que possible, à parts égales dans chacun des deux Etats riverains du Secteur.

CHAPITRE VI.

F RANCHISE DE DOUANE-FOURNITURES

Article 30

Les deux Etats riverains du Secteur accordent l'entrée en franchise sur leur territoire respectif aux matériaux et au matériel nécessaires, soit aux besoins

министрацију, било за извршење радова или делове радова, чији би трошкови били покривени једино пловидбеним таксама.

У случају, ако би радови били извршени путем предузећа, биће учињен споразум између Владе прибрежних Држава сектора и Комисије ради утврђивања модалитета о слободном уношењу машина, оруђа, грађе, или материјала за које би предузеће назначило Администрацији да је потребно да се унесу на територију једне или друге Државе.

Горње одредбе не иду на уштрб одредбама члана 28.

Члан 31

Сваковрсна снабдевања потребна за циљеве, означене у првој алинеји члана 30, биће уступљене по општем правилу, испоручиоцима, који поднесу најповољније понуде при редовном надметању.

Међутим, право првенства признато је испоручиоцима, држављанима двеју прибрежних Држава Сектора, под условом да разлика између њихових понуда и најповољнијих понуда не прелази, при једнакој квалитети, 10%.

Што се тиче понуда учињених, под једнаким условима, од понуђача држављана обеју прибрежних Држава сектора, биће између њих учињена подела, уколико је то могућно, на једнаке делове.

ГЛАВА VII. НАДЗОР И ПОЛИЦИЈА ПЛОВИДБЕ

Члан 32

Нарочите одредбе, које се односе на пловидбу у сектору Ђердап и Слапови биће утврђене од Комисије на предлог Администрације. Оне ће бити објављене од прибрежних Држава на њиховим референтивним територијама и сачињаваће део Анекса уз Правилник о полицији пловидбе.

Члан 33.

Администрација позвана, као што је речено у члану 5 овог споразума, да врши надзор над пловидбом, указати прибрежним властима које врше полицијски надзор над пловидбом, на иступе за које би могла дознати посредовањем својих властитих органа, стављајући на расположење реченим властима информативне податке, које би прикупила.

Администрација ће им достављати сваку неправилност, тражећи њихово посредовање, као и сваку штету причињену опреми, зградама и инсталацијама, стављеним на његово расположење.

Контрола извршавања обавеза од стране бродара које им је прописао Анекс уз Правилник о полицији пловидбе, и који регулише пролаз кроз сектор, биће искључиво резервисана компетентним службеницима Администрације, који ће тога ради имати права интервенције на бродовима.

Члан 34.

Прибрежне власти које врше полицију пловидбе, интервенисаће на бродовима само када са-

de l'Administration, soit à l'exécution de travaux ou parties de travaux dont les frais seraient couverts uniquement par les taxes de navigation.

Au cas où les travaux seraient exécutés par entreprise, un accord interviendra entre les Gouvernements des Etats riverains du Secteur et la Commission pour fixer les modalités de l'entrée en franchise des machines, outils, matériaux ou matériel que l'entreprise indiquerait à l'Administration comme devant être importés sur le territoire de l'un ou de l'autre Etats.

Les dispositions ci-dessus ne portent pas préjudice aux dispositions de l'Article 28.

Article 31

Les fournitures de tout genre nécessaires aux fins indiquées au premier alinéa de l'Article 30 ci-dessus seront, en règle générale, attribuées aux fournisseurs présentant les offres les plus avantageuses en adjudication régulière.

Toutefois un droit de préférence est reconnu aux fournisseurs ressortissants aux deux Etats riverains du Secteur, à condition que l'écart entre leurs offres et les offres les plus avantageuses ne dépasse pas à qualité égale, 10%.

En ce qui concerne les fournitures offertes à conditions égales par les fournisseurs ressortissant des deux Etats riverains du Secteur, une répartition, autant que possible à parts égales en sera faite entre eux.

CHAPITRE VII. SURVEILLANCE ET POLICE DE LA NAVIGATION.

Article 32

Les dispositions spéciales concernant la navigation dans le Secteur des Ports-de-Fer et des Cataractes seront établies par la Commission sur la proposition de l'Administration. Elles seront promulguées par les Etats riverains sur leurs territoires respectif et feront partie de l'Annexe au Règlement de police de la navigation.

Article 33

L'Administration chargée comme il est dit à l'Article 5 du présent Accord, de la surveillance de la navigation, signalera aux autorités riveraines chargées de la police de la navigation les contrevenances dont elle pourrait prendre connaissance par l'entremise de ses propres organes, en mettant à la disposition des dites autorités tous les éléments d'information qu'elle aura pu recueillir.

L'Administration leur signalera en outre toute irrégularité réclamant leur intervention, ainsi que tout dommage causé aux équipements, édifices et installations mis à sa disposition.

Le contrôle de l'accomplissement par les navigateurs des obligations imposées par l'Annexe au Règlement de police de la navigation et réglant la traversée du Secteur sera exclusivement réservé aux agents compétents de l'Administration, lesquels auront à cet effet le droit d'intervention à bord des bâtiments.

Article 34

Les autorités riverains chargées de la police de la navigation n'interviendront à bord des bâtiments

ме утврде иступ или када, буду позване од органа Администрације да записнички констатују чињенице.

Састављач записника, ограничиће се да га састави и да га достави подлежајој прибрежној надлежној власти, да јој послужи за отварање истраге.

У овај записник он ће унети, пре свега другог што му буде дошло до знања, констатације, које је учинио службеник Администрације.

У случају када никакав записник не би био сачињен, прибрежне власти отвориће истрагу о делу, чим приме информативне елементе прикупљене од Администрације, подразумевајући ту и констатацију које је учинио службеник Администрације, који је скренуо пажњу на иступ.

Овај ће службеник, ако има места, бити саслушан од прибрежних власти.

Члан 35.

Ислеђење и прогон иступа о којима би биле обавештене компетентне прибрежне власти, било од Администрације било од органа речне полиције, било ма на који други начин, посредан или непосредан, као и регулисање послова судских, грађанских или кривичних проистеклих из вршења пловидбе искључиво су у надлежности речних власти прибрежних Држава сектора.

Власти које врше полицију пловидбе месечно ће саопштавати Администрацији списак са назначењем свију пресуда које су постале дефинитивне и одлука да нема места истрази.

Члан 36

Компетентне прибрежне власти интервенираће, по властитој иницијативи, или ће пружити своју помоћ службеницима Администрације, на њихов захтев, сваки пут, кадгод би требало да се отклони каква неправилност.

У границама суверенитета сваке Државе, надлежне прибрежне власти и бродови намењени од сваке прибрежне Државе сектора полицији пловидбе, дејствоваће када је потребно било на захтев Администрације било по својој иницијативи, у случају, када би прилике захтевале непосредну интервенцију.

Члан 37

Службеници Администрације немају никакву надлежност која припада чиновницима судске полиције.

Пилоти не могу радити у својству службеника речне полиције.

Члан 38

Обе прибрежне Државе сектора упознаће Комисију са модалитетима, према којима ће регулисати, руководећи се гледиштима Комисије, поделу своје компетенције, што се тиче слеђења иступа и учествовања њихових власти.

que lorsqu'elles constateront elles-mêmes une contravention ou lorsqu'elles seront requises par les organes de l'Administration pour constater les faits par un procès-verbal.

L'agent verbalisateur se bornera à dresser procès-verbal qu'il transmettra à l'autorité riveraine compétente pour servir à l'ouverture de l'instruction.

Dans ce procès-verbal il consignera, avant tous autres faits parvenus à sa connaissance; les constatations faites par l'agent de l'Administration.

Au cas où aucun procès-verbal ne serait intervenu, les autorités riveraines ouvriront l'instruction de l'affaire dès réception des éléments d'information recueillis par l'Administration y compris les constatations faites par l'agent de l'Administration qui a signalé la contravention.

Cet agent sera entendu par lesdites autorités s'il y a lieu.

Article 35.

L'instruction et la poursuite des contraventions dont les autorités riveraines compétentes seraient saisies, soit par l'Administration, soit par les organes de la police fluviale, soit de toute autre manière, directe ou indirecte, ainsi que le règlement des affaires judiciaires civiles ou pénales issues de l'exercice de la navigation, incombent exclusivement auxdites autorités des Etats riverains du Secteur.

Les autorités communiqueront mensuellement à l'Administration un tableau indiquant tous les jugements demeurés définitifs et les ordonnances de non-lieu rendues par elles.

Article 36.

Les autorités riveraines compétentes interviendront de leur propre initiative ou prêteront leur assistance aux organes de l'Administration, sur leur demande, toutes les fois qu'il s'agirait de faire cesser une irrégularité.

Dans la limite de la souveraineté de chaque autorités riveraines compétentes et les bateaux affectés par chacun des Etats riverains du Secteur à la police de la navigation interviendront, en cas de besoin soit à la demande de l'Administration, soit de leur propre initiative au cas où les circonstances exigeraient une intervention immédiate.

Article 37.

Les agents de l'Administration ne sont investis d'aucune attribution appartenant aux officiers de la police judiciaire.

Les pilotes ne peuvent agir en qualité d'agents de la police fluviale.

Article 38.

Les deux Etats riverains du Secteur feront connaître à la Commission les modalités suivant lesquelles ils régleront en s'inspirant des points de vue de la Commission, la repartition de leur compétence en ce qui concerne la poursuite des contraventions et les interventions de leurs autorités.

ГЛАВА VIII ФИНАНСИЈСКЕ ОДРЕДБЕ (ПЛОВИДБЕНЕ ТАКСЕ)

Члан 39.

Комисија утврђује годишњи буџет Администрације.

Она одређује таксе и, евентуално, све друге изворе, намењене да подмире све корисне мере за одржавање и побољшање пловидбе и за управљање сектором, а да из тога не би могла да проистекне обавеза финансијске помоћи са стране заступљених Влада.

Члан 40

Комисија утврђује начин наплаћивања такса, чији је приход намењен, у првом реду, исплати трошкова Администрацији и радова за одржавање и побољшање, и, у другом реду, на исплату закључених финансијских обавеза, или које буду евентуално закључене од Комисије за извршење поменутих радова, онакве као што је обавеза по Споразуму потписаном у Паризу 27 априла 1927.

Члан 41

Улагање фондова Администрације вршиће се по општем правилу, код финансијских установа обеју прибрежних Држава сектора, које су под државном контролом, и, у колико је могућно, у једнаким деловима, код обеју прибрежних Држава сектора.

Депозити ће бити примани, у сваком случају у монети утврђеној од Комисије, а интереси ће бити плаћани у монети депозита.

ГЛАВА IX. ОБРАЂАЊЕ СУДУ.

Члан 42

Администрација има право да се појави на суду, као тужилац или као тужени, у свима судским радњама односно покретности или непокретности, које се односе на акта њезиног управљања.

У судским радњама односно непокретности компетенција припада правосудју, у чијем се делокругу налази непокретност.

Што се тиче, судских радњи односно покретности управљених против Администрације, оне се подижу сем супротних уговорених одредаба: када је тужилац домицилан на румунској или југословенској територији, пред компетентним властима респективне Државе, када је тужилац домицилан у којој другој Држави пред компетентним властима централног седишта Администрације.

Члан 43.

Комисија којој Администрација, без одлагања, саопштава судске одлуке које се ње тичу, подмирује финансијске консеквенде речених одлука из нормалних буџетских извора Администрације.

Члан 44

Опрема, зграде и инсталације, грађе и залихе,

CHAPITRE VIII DISPOSITION FINANCIERES (TAXES DE NAVIGATION).

Article 39.

La Commission établit le budget annuel de l'Administration.

Elle décide les taxes et éventuellement toutes autres ressources destinées à faire face aux mesures utiles à l'entretien et à l'amélioration de la navigabilité et à l'Administration du Secteur, sans qu'il puisse en résulter l'obligation d'un concours financier de la part des Gouvernements représentés.

Article 40

La Commission fixe le mode de perception des taxes dont le revenu est affecté, en premier lieu, au paiement des frais de l'Administration et des travaux d'entretien et d'amélioration, et, en second lieu, au service des obligations financières contractées ou à contracter éventuellement par la Commission en vue de faire face auxdits travaux, telles que celle résultant de l'accord signé à Paris par elle le 27 Avril 1927.

Article 41.

Le placement des fonds de l'Administration est fait, en règle générale, dans les instituts financiers des deux Etats riverains du Secteur, contrôlés, par l'Etat, et, autant que possible à parts égales dans les deux Etats riverains du Secteur.

Les dépôts seront, en tous cas, reçus dans la monnaie fixée par la Commission et les intérêts seront servis dans la monnaie du dépôt.

CHAPITRE IX RECOURS EN JUSTICE.

Article 42.

L'Administration a qualité pour rester en justice, comme demanderesse ou comme défenderesse, dans toutes les actions mobilières ou immobilières se référant aux actes de sa gestion.

Pour les actions immobilières, la compétence appartient aux juridictions dans le ressort desquelles l'immeuble se trouve situé.

Quant aux actions mobilières dirigées contre l'Administration, elles sont intentées, sauf stipulations contractuelles contraires: lorsque le demandeur est domicilié en territoire roumain ou yougoslave, devant les autorités compétentes de l'Etat respectif; lorsque le demandeur est domicilié dans un autre Etat, devant les autorités compétentes du siège centrale de l'Administration.

Article 43.

La Commission à qui l'Administration communique sans retard les décisions de justice la concernant, fait face aux conséquences financières desdites décisions au moyen des ressources budgétaires normales de l'Administration.

Article 44.

Les équipements, édifices et installations, le matériaux et approvisionnements, les créances, fonds

потраживања, новац у благајни којим Администрација располаже, не могу се узаптити.

Члан 45.

Никаква се жалба не може подићи против Администрације ма за какву штету претрпљену услед пловидбе при пролазу кроз секцију Ђердап и Слапови.

Члан 46

Свака од двеју прибрежних Држава сектора пружа, посредовањем својих власти и саобразно својим законима, помоћ и заштиту ради обезбеђења констатације и накнаде штета учињених опреми, зградама и инсталацијама, залихи, грађи и готовини којима располаже Администрација.

Комисија ће, у даном случају, радити да у том циљу добије и потпору надлежних власти других Држава.

ГЛАВА X.

ОЛАКШИЦЕ ПОДАРЕНЕ ОД ПРИБРЕЖНИХ ДРЖАВА СЕКТОРА

Члан 47.

Погодне мере, утврђене по споразуму између Комисије и обеју прибрежних Држава сектора, биће предузете од сваке од двеју прибрежних Држава сектора на његовој територији, како би биле, како за време бављења, тако и за време пролаза и слободног кретања на обали, дате потребне олакшице особљу Администрације и посебним пилотима за вршење њихових дужности.

Обе прибрежне Државе сектора сагласне су да пруже особљу Администрације, на својим респективним територијама, све друге олакшице, корисне по вршење њихове дужности.

Ове олакшице биће исто тако утврђене по споразуму између обеју прибрежних Држава сектора и Комисије.

Члан 48.

Владе прибрежних Држава сектора дају све могуће олакшице Администрације за искоришћавање својих телеграфских и телефонских мрежа за потребе службе, задржавајући при том контролу свака на својој респективној територији.

ГЛАВА XI.

ЗАСТАВА И СЛУЖБЕНИ ЈЕЗИЦИ

Члан 49.

Администрација истиче на зградама и јединицама, које сачињавају пловни парк, стављен њој на расположење, једино нарочито обележје, које се састоји из једне четвороугаоне или троугаоне заставе, састављене из боја Комисије и обеју прибрежних Држава сектора и која у средини има знак А. Р. F. (саобразно приложеном обрасцу).

en caisse ou en banque dont l'Administration dispose, sont insaisissables.

Article 45.

Aucun recours ne peut être exercé contre l'Administration pour un dommage quelconque éprouvé par la navigation au passage par la Section des Portes-de-Fer et des Cataractes.

Article 46.

Chacun des deux Etats riverains du Secteur prête, par l'entremise de ses autorités, et conformément à ses lois, aide et protection pour assurer la constatation et le recouvrement des dommages causés aux équipements, édifices et installations, approvisionnements, matériaux et fonds dont l'Administration dispose.

La Commission, le cas échéant, agit pour obtenir aux mêmes fins le concours des autorités compétentes d'autres Etats.

CHAPITRE X.

FACILITES ACCORDEES PAR LES ETATS RIVERAINS DU SECTEUR.

Article 47.

Des mesures appropriées, établies de concert entre la Commission et les deux Etats riverains du Secteur, sont prises par chacun des deux Etats riverains du Secteur sur son territoire, afin que, tant pour le séjour que pour le passage et la libre circulation sur la rive, les facilités nécessaires soient accordées au personnel de l'Administration, ainsi qu'aux pilotes particuliers, pour l'exercice de leurs fonctions.

Les deux Etats riverains du Secteur conviennent d'accorder au personnel de l'Administration, sur leurs territoires respectifs, toutes autres facilités utiles pour l'exercice de ses fonctions.

Ces facilités seront également déterminées, de concert entre les deux Etats riverains du Secteur et la Commission.

Article 48.

Les Gouvernements des deux Etats riverains du Secteur accorderont toutes les facilités possibles à l'Administration pour l'utilisation de leurs réseaux télégraphiques et téléphoniques en vue des besoins du Secteur, tout en gardant le contrôle chacun sur son territoire respectif.

CHAPITRE XI.

PAVILLON ET LANGUES OFFICIELLES.

Article 49.

L'Administration arbore sur les édifices et les unités constituant le parc flottant mis à sa disposition, uniquement un signe distinctif consistant en un guidon rectangulaire ou triangulaire composé des couleurs de la Commission et des deux Etats riverains du Secteur et portant au centre les lettres A.P.F. (conformément aux modèles ci-annexés)

Печат Администрације имаће овај упис: "Администрација Ђердапа и Слапова".

Знак који треба да носе службеници Администрације, и нарочито службени пилоти, биће одређен Правилником службе.

Члан 50.

Службени језици Администрације јесу: румунски, српско-хрватски-словеначки и француски. Употреба других језика није искључена.

Правилник службе регулисаће појединости односно употребе језика.

ГЛАВА XII.

ВОЂЕЊЕ ПОСЛОВА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СЕКТОР ЂЕРДАПА И СЛАПОВА.

Члан 51.

Да би се обезбедило брзо отправљање послова, који улазе у надлежност Администрације, уставља се код Комисије специјалан комитет, састављен из три или највише из четири делегата, који обавезно сачињавају Претставници прибрежних Држава сектора, један или више чланова, које би назначила Комисија под условима утврђеним у њеном унутрашњем Правилнику.

Члан 52.

Комитету, предвиђеном у члану 51, дужност је, у свима пословима, који се односе на управљање сектором Ђердапа и Слапова:

- 1 — да испитује поменуте послове;
- 2 — да одлучује: а) по питањима текуће администрације; б) у случајевима, у којима је потребно хитно решење.

Члан 53.

Одлуке специјалној Комитета доносе се једногласно.

Ако се једногласност не може постићи, ствар, неминовно, мора бити изнесена пред извршни одбор, који ће, ако има места, бити хитно сазван.

Члан 54.

Унутрашњи Правилник Комисије утврђује функције Специјалног Комитета и његов однос према Извршном одбору. Са свима одлукама специјалног Комитета биће упознат Извршни одбор.

Члан 55.

Пре него што би била донета одлука у Извршном одбору или у пленарном заседању, по питањима Администрације сектора и радова који се имају извршити, оба делегата прибрежних Држава сектора биће у могућности да даду своје мишљење.

ГЛАВА XIII.

СТАНИЦЕ УКРЦАВАЊА ПИЛОТА.

Члан 56.

Станице укрцавања и искрцавања пилота биће задржане, утврђене или уклоњене од комисије

Le cachet de l'Administration portera l'inscription: «ADMINISTRATION DES PORTES-DE-FER ET DES CATARACTES».

L'insigne à porter par ses agents, et notamment par les pilotes officiels, sera déterminé par le Règlement de fonctionnement.

Article 50.

Les langues officielles de l'Administration sont le roumain, le serbe-croate et le français.

L'usage d'autre langues n'est pas exclu.

Le Règlement de fonctionnement règlera les détails en ce qui concerne l'usage des langues.

CHAPITRE XII.

GESTION DES AFFAIRES RELATIVES AU SECTEUR DES PORTES-DE-FER ET DES CATARACTES.

Article 51.

Pour assurer le règlement rapide des affaires rentrant dans la compétence de l'Administration, il est constitué au sein de la Commission, un Comité spécial composé de trois ou au maximum de quatre Délégués, dont les Représentants des Etats riverains du Secteur font obligatoirement partie, le ou les autres membres étant désignés par la Commission dans les conditions fixées par son Règlement intérieur.

Article 52.

Le Comité visé à l'Article 51 est chargé, dans toutes les affaires relatives à la gestion du Secteur des Portes-de-Fer et des Cataractes:

1. — de procéder à l'instruction desdites affaires;
2. — de prendre une décision;
 - a) dans les affaires d'administration courante,
 - b) dans les cas qui nécessitent une solution urgente.

Article 53.

Les décisions du Comité spécial sont prises à l'unanimité.

Si l'unanimité ne peut être réunie, l'affaire doit nécessairement être portée devant le Comité Exécutif qui, s'il y a lieu, est convoqué d'urgence.

Article 54.

Le Règlement intérieur de la Commission détermine le fonctionnement du Comité spécial et ses rapports avec le Comité Exécutif. Toutes les décisions du Comité spécial seront portées à la connaissance du Comité Exécutif.

Article 55.

Avant qu'une décision soit prise en Comité Exécutif ou en session plénière au sujet de l'Administration du Secteur et des travaux à y exécuter, les deux Délégués des Etats riverains du Secteur sont mis en mesure de formuler leur avis.

CHAPITRE XIII.

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES.

Article 56.

Des postes d'embarquement et de débarquement des pilotes seront maintenus établis ou supprimés par

по споразуму са заинтересованом прибрежном Државом сектора, према потребама промета, тако да се створи могућност укрцавања и искрцавања на свакој обали.

ГЛАВА XIV

ОПРЕМА, ЗГРАДЕ И ИНСТАЛАЦИЈЕ.

Члан 57

Од ступања на снагу овога Споразума пре-стаје привремена контрола, коју врши Међународна Дунавска комисија, у смислу члана 288 Трианонског уговора о употреби опреме, зграда и инсталација предвиђених овим чланом.

Опрема, зграда и инсталације биће одмах стављене на расположење Администрацији саобразно члану XXXIII Дунавског статута.

О овом послу биће састављен записник, коме ће се придодати детаљан инвентар, састављен на лицу места у три оригинална примерка и у присуству чланова Специалног Комитета, предвиђеног у члану 51.

У инвентару треба такође да буду поменути: новац у благајни и у банци; оправдавајућа документа и књиге, које се односе на финансијско пословање као и сва архива и све покретности и материјал у канцеларијама, радионицама и зградама.

Члан 58

Опрема, зграда и инсталације, стављени на расположење Администрацији, биће и даље употребљавани, као и у прошлости, искључиво на корист пловидбе и не могу бити одвојени од своје првобитне намере од једне или друге од двеју прибрежних Држава сектора у њихову личну корист. Они ће бити ослобођени сваког пореза и свих других пристојби и такса фискалног карактера.

Члан 59

Нова добра, покретна или непокретна, која Администрација стекне приходом од такса, биће уведена у инвентар и потчињена истом законском режиму, као и пређашњо.

Члан 60

Ако би које од добара, покретно или непокретно, које се налази на расположењу Администрације, било продано, оно ће бити избрисано из инвентара, а остварени износ биће придодан активу Администрације.

ГЛАВА XV

КОНТРОЛА И НАДЗОР КОМИСИЈЕ

Члан 61

Сем права поменутих у овом Споразуму, а која су јој призната у смислу члана XXXII и XXXIII Дунавског статута, Комисија врши над сектором Ђердапа и Слапова, у истој мери као и над свима другим тачкама речне мреже, стављени под њену надлежност, сва права надзора и контроле, која су јој поверена другим одредбама Статута.

la Commission, d'accord avec l'Etat riverain intéressé, selon les besoins du trafic, de manière à offrir des possibilités d'embarquement et de débarquement sur chaque rive.

CHAPITRE XIV.

EQUIPEMENTS, EDIFICES ET INSTALLATIONS.

Article 57.

Dès la mise en vigueur du présent Accord, il est mis fin au contrôle provisoire qu'exerce la Commission Internationale du Danube, en vertu de l'Article 288 du Traité de Trianon, sur l'emploi des équipements, édifices et installations visés par cet Article.

Les équipements, édifices et installations sont mis immédiatement à la disposition de l'Administration, conformément à l'Article XXXIII du Statut du Danube.

Il est dressé un procès-verbal de cette opération auquel sera annexé un inventaire détaillé dressé sur les lieux en trois originaux; en présence des membres du Comité spécial prévu à l'Article 51.

Devront également être mentionnés dans l'inventaire le numéraire en caisse et en banque, les pièces justificatives et les livres concernant la gestion financière, ainsi que les archives et tout le mobilier et le matériel se trouvant dans les bureaux, ateliers et édifices.

Article 58

Les équipements, édifices et installations mis à la disposition de l'Administration, continueront à être utilisés, comme par le passé, exclusivement au bénéfice de la navigation et ne pourront être détournés de leur destination primitive par l'un ou l'autre des deux Etats riverains du Secteur à son bénéfice personnel. Ils seront exempts de tout impôt foncier et de tous autres impôts et taxes de caractère fiscal.

Article 59.

Les nouveaux biens, meubles et immeubles, acquis par l'Administration sur le produit des taxes, seront passés dans l'inventaire et soumis au même régime juridique que les anciens.

Article 60.

Si l'un des biens, meubles ou immeubles, se trouvant à la disposition de l'Administration, venait à être vendu, il serait rayé de l'inventaire et le montant réalisé en serait versé à l'actif de l'Administration.

CHAPITRE XV.

CONTROLE ET SURVEILLANCE PAR LA COMMISSION.

Article 61.

Outre les droits mentionnés au présent Accord et qui lui sont reconnus en vertu des Articles XXXII et XXXIII du Statut du Danube, la Commission exerce sur le Secteur des Portes de-Fer et des Cataractes, dans la même mesure que sur tous les autres points du réseau fluvial soumis à sa compétence, tous les droits de surveillance ou de contrôle qui lui sont conférés par les autres dispositions du Statut.

ГЛАВА XVI

ПРЕЛАЗНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 62

У мери у којој би садашње особље било обновљено, замена старог особља новим извршиће се постепено тако, да се не нашкоди нормалном функционисању разних служби Администрације. Ова постепеност прошириће се на време од осамнаест месеци, рачунајући од седмог месеца који наплази по ступању на снагу овог Споразума. Модалитети ове операције биће утврђени после овог ступања на снагу од стране Специјалног Комитета, предвиђеног у члану 51, по сугестијама Влада прибрежних Држава сектора.

Члан 63

Одредбе предходног члана неће се примењивати на пилоте, чијем се замењивању може приступити само у случају, када они не би испуњавали утврђене услове у Правилнику службе Администрације.

Члан 64

Сваки службеник пређашњег Сервиса Пловидбе у Ђердану, који треба да остави своју службу, биће о томе извештен од Специјалног Комитета, предвиђеног у члану 51, најмање на шест месеци унапред.

Сваки службеник пређашњег Сервиса, чије замењивање не би било предвиђено, и који не би оставио своју службу од дана ступања на снагу овог Споразума, треба да извести бар на два месеца, ако то хоће доцније да учини.

Члан 65

Режим пензија службеника пређашњег Сервиса Угарске Државе биће одржан под условима утврђеним одлуком Комисије од 22 јуна 1929 и измењеном 28 јуна 1932.

ГЛАВА XVII

РАСПРАВЉАЊЕ СПОРОВА.

Члан 66

Надлежни суд за расправљање спорова о тумачењу и примени овог Споразума јесте Специјални суд организован од Друштва народа, поменути у члану XXXVIII Дунавског статута.

ГЛАВА XVIII

РЕВИЗИЈА

Члан 67

Свака измена у овај споразум моћи ће бити унесена само под условима предвиђеним у члану XXXII Дунавског Статута за установљење овог Споразума.

Свако тражење измене упућено од једне стране треба поименце да назначи одредбе, које јој изгледају прихватљивим за ревизију и таква

CHAPITRE XVI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 62

Dans la mesure où le personnel existant sera renouvelé, la substitution de personnel nouveau à du personnel ancien se fera par échelonnement, de manière à ne pas nuire au fonctionnement normal des différents Services de l'Administration. Cet échelonnement s'étendra sur une période de dix-huit mois comptés depuis le septième mois qui suit la mise en vigueur du présent Accord. Les modalités de cette opération seront fixées dès cette mise en vigueur par le Comité spécial prévu à l'Article 51 sur les suggestions des Gouvernements des Etats riverains du Secteur.

Article 63

Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux pilotes au remplacement desquels il n'y aura lieu de pouvoir que dans le cas où ils ne rempliraient pas les conditions fixées au Règlement de fonctionnement de l'Administration.

Article 64

Tout agent de l'ancien Service de la Navigation aux Portes-de-Fer qui devra résigner ses fonctions, en sera prévenu par le Comité spécial prévu à l'Article 51, au moins six mois à l'avance.

Tout agent de l'ancien Service dont le remplacement ne serait pas prévu et qui ne résignerait pas ses fonctions dès la mise en vigueur du présent Accord, devra donner un préavis d'au moins deux mois s'il voulait le faire ultérieurement.

Article 65

Le régime des pensions des agents de l'ancien Service de l'Etat hongrois sera maintenu dans les conditions fixées par la résolution de la Commission en date du 22 Juin 1929 et modifiée le 28 Juin 1932.

CHAPITRE XVII.

REGLEMENT DES DIFFERENDS.

Article 66

La juridiction compétente pour le règlement des différends sur l'interprétation et l'application du présent Accord est la juridiction spéciale organisée par la Société des Nations mentionnée à l'Article XXXVIII du Statut du Danube.

CHAPITRE XVIII.

REVISION.

Article 67.

Toute modification au présent Accord ne pourra être apportée que dans les conditions prévues à l'Article XXXII du Statut du Danube pour l'établissement de cet Accord.

Toute demande de modification introduite par une des parties devra spécifier les dispositions qui lui paraissent susceptibles de révision et ne pourra

молба моћи ће се узети у обзир тек по истеку шест месеци од извршеног саопштења другим двома Странама.

По истеку рока од пет година, рачунајући од дана ступања на снагу овог Споразума, његов текст биће обавезно узет на проучавање ради евентуалне ревизије.

ГЛАВА XIX

РАТИФИКАЦИЈА — СТАВЉЕЊЕ НА СНАГУ

Члан 68

Овај ће споразум бити ратификован од двеју прибрежних Држава сектора и ратификације ће бити депоноване у Бироу Међународне Дунавске Комисије, у што је могуће крајем року, а најдаље до 1 фебруара 1933.

Записник о депоновању ратификације биће достављен Влади Француске Републике, да буде чуван у њезиној архиви.

Члан 69

Овај Споразум, као и правилници и аранжмани, поменути у члановима 8, 13, 38 и 47, ступиће на снагу 1 јула 1933.

У потврду чега су Пуномоћници, горе назначени, потписали овај Споразум, сачињен у једном једином примерку који ће бити депонован у архиви Француске Републике; по један аутентичан препис биће достављен свакој од двеју Сила потписница као и Међународној Дунавској Комисији.

Урађено на Семмерингу, 28 јуна 1932.

М. П. Д. Панџић, с. р.

М. П. Концет. Концеско, с. р.

М. П. Де Дијтрих, с. р.

Прилог Бр. 1.

уз споразум о установљењу специјалних Сервиса Бердапа и Слапова.

ФОРМУЛАР О ЧАСНОЈ ОБАВЕЗИ

Формулар I.

Ја доле потписани
дајем часну обавезу пред Г... ..
Делегатом... .. у Међународној Дунавској Комисији, овлашћеном од ње за овај циљ, да ћу испуњавати дужности
саобразно прописима Међународне Дунавске Комисије и у духу стриктне непристрасности.

Формулар II.

Ја, доле потписани
дајем часну обавезу Г... ..
шефом
Администрације Бердапа и Слапова који је за то овлашћен, да ћу испуњавати дужности
саобразно прописима Међународне Дунавске Комисије и у духу стриктне непристрасности.

être prise en considération que six mois après avoir été communiquée aux deux autres parties.

À l'Expiration d'un délai de cinq ans, à dater de la mise en vigueur du présent Accord, son texte sera remis obligatoirement à l'étude en vue d'une révision éventuelle.

CHAPITRE XIX.

RATIFICATION-MISE EN VIGUEUR.

Article 68

Le présent Accord sera ratifié par les deux Etats riverains du Secteur et les ratifications seront déposées au Bureau de la commission Internationale du Danube dans le plus bref délai possible et au plus tard le 1-er Février 1933.

Le procès verbale de dépôt des ratifications sera transmis au Gouvernement de la République Française pour être conservé dans ses archives.

Article 69

Le présent Accord, ainsi que les règlements et arrangements visés aux Article 8, 13, 38 et 47 entreront en vigueur à la date du 1-er Juillet 1933.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires sus-nommés ont signé le présent Accord rédigé en un seul exemplaire qui sera déposé dans les Archives de la République Française; une expédition authentique sera remise à chacune des deux Puissances signataires et à la Commission Internationale du Danube.

FAIT AU SEMMERING, le 28 Juin 1932.

L.S. Signé: D. PANTITCH.

L.S. Signé: Const. CONTZESCO.

L.S. Signé: de DIETRICH.

Annexe I

à l'Accord sur la Constitution des Services spéciaux aux

Portes-de-Fer.

FORMULAIRES D'ENGAGEMENT D'HONNEUR.

FORMULAIRE I.

Je soussigné... ..
... ..
m'engage sur l'honneur devant M.
Délégué de à la Commission Internationale du Danube, mandaté à cet effet par elle, d'accomplir, les fonction de
conformément aux décisions de la Commission Internationale du Danube et dans un esprit de stricte impartialité.

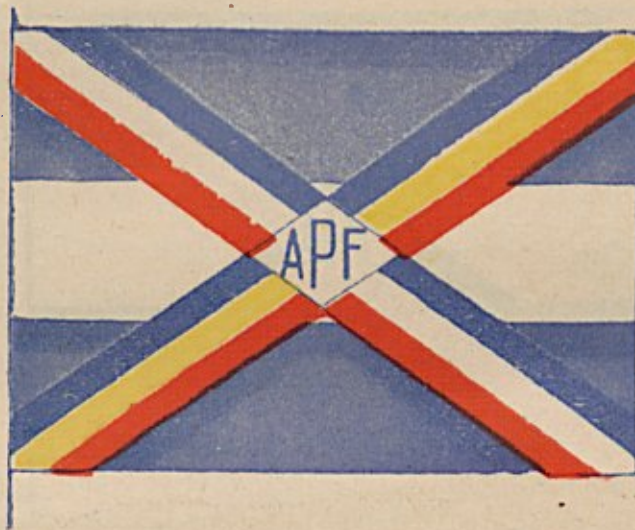
FORMULAIRE II.

Je soussigné
m'engage
sur l'honneur devant M.
Chef
de l'Administration des Portes-de-Fer et des Cataractes, ayant pouvoir à cet effet d'accomplir les fonctions de
... ..

ПРИЛОГ БР 2

Уз споразум о успостављању специјалних Сер-
виса Бердапа и Слапова.

ЗНАЦИ РАСПОЗНАВАЊА АДМИНИСТРАЦИЈЕ БЕРДАПА И СЛАПОВА :



ANNEXE II

à l'Accord sur la Constitution des Services spéciaux aux Portes-de-Fer.

SIGNES DISTINCTIFS DE L'ADMINISTRATION DES PORTES-DE-FER ET DES CATARACTES:



ЗАВРШНИ ПРОТОКОЛ

У тренутку приступања потписивању овог Споразума, доле потписани Пуномоћници сагласили су се у овоме:

Уз члан 2

Како централно седиште Администрације остаје утврђено за Оршаву, Сервис радова биће смештен у Текији, у згради, коју ће подићи Југословенска влада о свом трошку, и бесплатно ставити на расположење поменутом Сервису.

Ова ће зграда уживати иста права, прерогативе и фискална ослобођења, која уживају или ће уживати у будуће локал у Оршави и неће моћи бити употребљен за другу службу. Она ће, под истим условима као и поменути локал иницијативе нарочите ознаке Администрације, која је и дужна старати се за њено одржавање.

Инсталација Сервиса радова биће извршена, чим Југословенска Влада буде известила Администрацију, да је зграда, чијој ће се наградњи приступити, што је могуће пре, готова за становање.

Уз члан 12

Уговорено је да ће функције претставника предвиђеног у члану 12 бити обезбеђен редом од стране референдера Генералног Секретаријата Комисије за првих пет година поступању на снагу овог Споразума. Ситуација ће бити поново испитана по истеку овог периода приликом узимања у проучавање текста Споразума, како је предвиђено одредбама члана 67.

У појерду чега су Потписани саставили овај Протокол који ће имати исту снагу и трајање као и Споразум на који се односи.

Урађено у Семерингу, 28 јуна 1932.

М. П. Д. Панџић, с. р.

М. П. Конси. Концеско, с. р.

М. П. Де Диџирх, с. р.

А Р А Н Ж М А Н

између Краљевине Југославије и Краљевине Румуније за одређивање њихових надлежности у вршењу полиције пловидбе на граничној линији сектора Дунава, названог Ђердап и Слапови, или у непосредној близини ове линије.

Члан 1

Овај Аранжман примењује се на делове, рукавце и канале сектора Ђердап и Слапова, који сачињавају границу између двеју Држава.

Он има за циљ да се избегне једновремено ислеђење од власти двеју Држава учињених иступа:

conformément aux décisions de la Commission Internationale du Danube et dans un esprit de stricte impartialité.

PROTOCOLE FINAL

Au moment de procéder à la signature du présent ACCORD, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Ad Article 2

Le siège central de l'Administration restant fixé à Orsova, le Service des Travaux sera installé à Tekija dans l'immeuble que le Gouvernement yougoslave fera bâtir à ses frais et mettra gratuitement à la disposition dudit Service.

Cet immeuble jouira des mêmes droits, prérogatives et exemptions fiscales dont bénéficie ou bénéficiera à l'avenir le local d'Orsova et ne pourra être affecté à un autre emploi. Il arborera dans les mêmes conditions que ce dernier les insignes distinctifs de l'Administration, qui en aura la charge de l'entretien.

L'installation du service des Travaux sera effectuée dès que le Gouvernement yougoslave aura fait connaître à l'Administration que l'immeuble dont la construction aura lieu aussitôt que possible est prêt à être habité

Ad Article 12.

Il est entendu que les fonctions du représentant prévu à l'Article 12 seront assurées à tour de rôle par les référendaires du Secrétariat Général de la Commission pendant les cinq premières années qui suivront la mise en vigueur du présent Accord. La situation sera examinée de nouveau à l'expiration de cette période à l'occasion de la remise à l'étude du texte de l'Accord prescrite par les dispositions de l'Article 67.

EN FOI DE QUOI, les Soussignés ont dressé le présent PROTOCOLE qui aura la même force et durée que l'Accorde auquel il se rapporte.

FAIT AU SEMMERING, le 28 Juin 1932.

L.S. Signé: D. Pantitch.

L.S. Signé: Const. Contzesko.

L.S. Signé de Dietrich.

ARRANGEMENT

entre le Royaume de Yougoslavie et le Royaume de Roumanie pour la détermination de leurs compétences dans l'exercice de la police de la navigation sur la ligne frontitière dans le secteur du Danube, dit des Portes-de-Fer et des Cataractes, ou dans le voisinage immédiat de cette ligne.

Article premier.

Le présent Arrangement est applicable aux portions, bras et canaux du secteur des Portes de Fer et des Cataractes formant frontière entre les deux Etats.

Il a pour but d'éviter la poursuite par les autorités des deux Etats à la fois des contraventions commises:

а) на граничној линији или у непосредној близини у тренутку када би се брод или бродови у питању налазили неоспорно на територији обеју Држава;

б) на местима чији би тачан положај у односу према граничној линији могао бити утврђен после ислеђења дела.

Решавање кривичних, грађанских и других предмета, који би наступили услед вршења пловидбе, није обухваћен овим Аранжманом.

Члан 2

У случајевима предвиђеним у претходном члану, надлежност утврђивања и ислеђења случајева иступа који би дошли до знања власти једне или једновремено обеју Држава, пашће на речене власти алтернативно и за време од годину дана на сваку од двеју секција, од којих се једна налази уводно а друга изводно од километарског знака 985.

Ова ће надлежност припасти изводној секцији од километарског знака 985 прво румунским властима, а уводној секцији прво југословенским властима.

Промена секција вршиће се првог јануара сваке године.

Члан 3

Власти Државе које врше своја права у сагласности са одредбама претходног члана, достављаће досије предмета надлежним властима друге Државе, да би им дали могућност ислеђења дела сваки пут, кад би истрага доказала да је иступ учињен искључиво на територији друге Државе.

Члан 4

У случају кад би услед иступа учињеног од каквог брода или сплава при пловљењу, била причињена штета неком другом броду или сплаву, који стоје у каквом пристаништу, на место за стајање или ма на којој тачки реченог сектора, власти Државе, у чијим водама је проузрокована штета, биће надлежне да саставе протокол и да такође пресуде иступ.

Члан 5

Овај ће Аранжман ступити на снагу у исто доба када и Споразум који се односи на установљавање специјалних служби на Бердапу.

У ПОТВРДУ ЧЕГА СУ, доле потписани представници двеју Држава, прописно овлашћени за ову сврху од својих Влада, потписали горњи Аранжман.

УРАЂЕНО У БЕЧУ, у два оригинала, 19 јуна 1930 год.

Мих. Михајловић, с. р. Конст. Концеско с. р.

Одобрен од обеју Влада

Да је препис веран своме оригиналу, тврде:

Д. Пантич, с. р.

Конст. Концеско с. р.

Семмеринг, 24 јуна 1932 год.

а) Sur la ligne frontière ou dans son voisinage immédiat au moment où le ou les bâtiments en cause se seraient trouvés sans conteste sur les territoires des deux Etats;

б) à des endroits dont la situation précise par rapport à la ligne frontière ne saurait être établie, qu'après instruction de l'affaire.

Le règlement des affaires criminelles, civiles ou autres naissant par suite de l'exercice de la navigation, n'est pas régi par le présent Arrangement.

Article 2.

Dans les cas visés à l'article précédent, la compétence de constater et d'instruire les cas de contravention qui parviendraient à la connaissance des autorités de l'un ou des deux Etats à la fois, incombera auxdites autorités alternativement et pour la durée d'une année sur chacune des deux sections situées, l'une en amont, l'autre en aval de la borne kilométrique 985.

Cette compétence reviendra dans la section située en aval de la borne kilométrique 985 d'abord aux autorités roumaines et, dans la section d'amont, d'abord aux autorités yougoslaves.

Le changement de section aura lieu le premier janvier de chaque année.

Article 3.

Les autorités de l'Etat exerçant ses droits en conformité des dispositions de l'article précédent, transmettront le dossier de l'affaire aux autorités compétentes de l'autre Etat, pour lui permettre de poursuivre, toutes les fois que l'enquête aura prouvé que la contravention a été commise exclusivement sur le territoire de l'autre Etat.

Article 4.

Dans le cas où par suite d'une contravention commise par un bâtiment ou radeau en navigation, un dommage aurait été causé à un autre bâtiment ou radeau arrêtés dans un port, lieu de stationnement ou sur un point quelconque du susdit secteur, ce seront les autorités de l'Etat dans les eaux duquel le dommage aurait été causé, qui seront compétentes pour verbaliser et pour connaître également de la contravention.

Article 5.

Le présent Arrangement entrera en vigueur en même temps que l'Accord relatif à la constitution des Services Spéciaux aux Portes-de-Fer.

ER FOI DE QUOI, les soussignés Représentants des deux Etats, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements, ont signé l'Arrangement cidessus.

FAIT à Vienne, en double original, le 19 juin 1930

Signé: M. MICHAÏLOVITCH, m.p. Signé: CONST. CONTZESCO, m.p.

Approuvé par les deux Gouvernements
Copie certifiée conforme à l'original

Signé: D. PANTITCH CONST. CONTZESCO.

Semmering le 24 juin 1932.

§ 6

Овај закон ступа у живот кад га Краљ потпише и када се објави у „Службеним новинама“, а обавезну силу добија што се тиче оба Споразума и Аражмана, кад се испуне услови из члана 68 и 69 Споразума између Краљевине Југославије, Краљевине Румуније и Међународне Дунавске Комисије, закљученог и потписаног на Семерингу, 28 јуна 1932 године.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА
КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Пов. Бр. 4225.

Београд 1 марта 1933 г.

Рег. ознака
Једанаест прилога

Предмет: Предлога закона о Уговору о раду и помоћи између Краљевине Југославије и Републике Француске.

ГОСПОДИНЕ ПРЕТСЕДНИЧЕ,

Част нам је у прилогу под 1/1 доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља, којим смо овлашћени да у смислу Члана 63 Устава Кра-

§ 7

О извршењу овога Закона стараће се Наш Министар саобраћаја и Наш Министар иностраних послова. За покриће трошкова ово подизање зграде постараће се Наш Министар саобраћаја у споразуму са Нашим Министром финансија.

љевине Југославије, изнесемо на решавање пред Народно Претставништво, Предлог Закона о Уговору о раду и помоћи, закљученом и потписаном у Паризу, 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и Републике Француске.

У прилогу под 2/2 част нам је доставити Вам десет примерака горепоменутог Предлога закона са образложењем, с молбом да исти изволите изнети на решавање Народној скупштини.

Изволите примити, Господине Претседниче, уверење о нашем особитом поштовању.

Министар социјалне политике
и народног здравља,

И. Пуцељ, с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић, с. р.

МИ

АЛЕКСАНДАР I

ПО МИЛОСТИ БОЖЈОЈ И ВОЉИ НАРОДНОЈ
КРАЉ ЈУГОСЛАВИЈЕ

На предлог Нашег Министра социјалне политике и народног здравља и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова да могу на основу члана 63 Устава Краљевине Југославије, поднети Народној претставници на решавање:

Предлог закона о Уговору о раду и о помоћи закљученом и потписаном у Паризу 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и Републике Француске.

Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

28 фебруара 1933 г.
у Београду.

АЛЕКСАНДАР с. р.

Министар социјалне политике и
народног здравља

И. Пуцељ, с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић, с. р.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ.

Између Југославије и Француске закључен је и потписан је у Паризу 29 јула 1932 године Уговор о раду и о помоћи, који углавном садржи ове одредбе:

У члану 1 реч је о административним олакшицама које ће се чинити радницима, који из једне од обеју земаља одлазе на рад у ону другу земљу, о издавању пасоша и осталих потребних исправа као и о бесплатном визуирању и легализовању исправа издатих у једној земљи од стране дипломатских и кон-

суларних власти оне друге земље; ово важи и за породице тих радника, који би с њима заједно путовале или доцније њима долазиле.

Чланови 2 до 8 садрже прописе о регрутовању радника које може бити бројно или поименично. Влада земље у којој се врши регрутовање може одредити области у којима ће регрутовање бити допуштено, а Влада оне друге земље може одредити области у које се радници могу упућивати. Сем тога,

ту се налазе и прописи о начину регрутовања, о радним уговорима и њиховом визирању, о класификовању и селекцији радника, о лекарском прегледу и лекарским уверењима и о вршењу контроле при одласку радника из једне и њиховом доласку у другу земљу.

Прописима садржаним у члановима 9 до 16 гарантује се једнакост поступања са радницима држављанима једне земље на територији оне друге земље; та једнакост поступања односи се на висину наднице; на заштиту, на сигурност и хигијену, на помагање у случају незапослености, у случају болести и изнемоглости.

Члан 17 говори о репатрирању оних радника за које је утврђено да су оболели од неизлечиве болести или немоћи, или да су више од годину дана лечени због душевног обољења.

Члан 18 садржи пропис о поступку по рекламацијама радника, нарочито што се тиче услова рада и егзистенције.

Чланови 19 и 20 садрже завршна наређења: предвиђа се споразумно утврђивање детаљних мера по-

ребних у циљу правилног извршења овог уговора и непосредно општење обостраних надлежних сервиса. Уговор је закључен на годину дана с тим да се прешутно продужава сваки пут из године у годину, ако се на три месеца пре истека сваког рока не откаже. Тешкоће које би се могле појавити око примене уговора имају се првенствено расправити дипломатским путем, а ако то не буде могућно, спор ће се поднети једном или неколицини изабраних судија одређених по заједничком споразуму.

Уз Уговор о раду и о помоћи прикључен је и Протокол који предвиђа:

1 — Закључивање накнадних споразума у циљу једнакости поступања у погледу социјалног осигурања уопште;

2 — употребу приложених образаца уговора о раду.

Уз Уговор налазе се као прилози и ови обрасци: Уговор о запослењу југословенског пољопривредног радника;

Образац тражње југословенских радника за индустрију.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ.

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА

о

Уговору о раду и помоћи са прилозима, закљученом и потписаном у Паризу 29 јула 1932 године, из међу Краљевине Југославије и Републике Француске, који гласи:

§ 1.

Одобрава се и добија законску силу Уговор о раду и помоћи, са прилозима, закључен и потписан у Паризу 29 јула 1932 године, између краљевине Југославије и Републике Француске, чији текст у оригиналу и преводу гласи:

УГОВОР О РАДУ И О ПОМОЋИ између

ЈУГОСЛАВИЈЕ И ФРАНЦУСКЕ

Његово Величанство Краљ Југославије и Претседник Републике Француске, желећи подједнако да регулишу у најширем духу пријатељског споразума положај југословенских радника који раде у Француској и француских радника који раде у Југославији и да установе, у најширој могућној мери, једнакост поступања између својих држављана и држављана оне друге Државе, одлучили су да закључе један уговор и наименовали су у ту сврху као своје пуномоћнике и то:

Његово Величанство Краљ Југославије:

Г. Мирослава Спалајковића, изванредног Посланика, пуномоћног Министра код Претседника Републике Француске.

Претседник Републике Француске.

Г. Едуара Ерио, Претседника Министарског савета, Министра иностраних послова,

који су се, пошто су један другом саопштили своја односна пуномоћства нађена у доброј и прописној форми, сагласили о следећим одредбама:

Члан 1

Високе Стране уговорнице обвезују се, под резервом отступања предвиђених овом Конвенцијом,

TRAITE DE TRAVAIL ET D' ASSISTANCE ENTRE

LA YUGOSLAVIE ET LA FRANCE

Sa Majesté le Roi de Yougoslavie et le Président de la République française, également désireux de régler dans le plus grand esprit d'entente amicale la situation des travailleurs yougoslaves travaillant en France et des travailleurs français travaillant en Yougoslavie et d'établir, dans la plus large mesure du possible, l'égalité de traitement entre leurs ressortissants et ceux de l'autre Etat, ont résolu, de conclure un traité et à cet effet ont nommé pour leurs plénipotentiaires savoir:

Sa Majesté le Roi de Yougoslavie:

M. Miroslav Spalaikovich, Envoyé Extraordinaire, Ministre Plénipotentiaire près le Président de la République Française.

Le Président de la République Française:

M. Eduard Herriot, Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article Ier

Les Hautes Patries Contractantes s'engagent sous réserve des dérogations prévues par la présente

да неће чинити сметње одласку својих односних држављана који желе да из једне од обеју земаља оду у ону другу да би тамо радили. Оне ће им указивати, у ту сврху, све административне олакшице као и њиховим супружницима или њиховој деци, који би их пратили или који би им хтели доцније доћи.

Оне ће им издавати нарочито потребне исправе о идентитету и путне исправе.

Узајамно никаква специјална дозвола неће се захтевати приликом изласка из земље боравка, за стране раднике ни за њихову породицу, у тренутку њиховог повратка у њихову земљу порекла.

Високе Стране уговорнице неће наплаћивати никакву таксу приликом издавања визе на потребне исправе о идентитету и путне исправе при одласку њихових држављана који желе да из једне земље оду у ону другу да би тамо радили, као ни за њиховог супружника и малолетну децу.

Дипломатске и консуларне власти оне друге земље визираће или легализоваће бесплатно напред поменуће исправе.

Члан 2

Високе стране уговорнице обвезују се да ће допуштати регрутовања радника на њиховој територији, за рачун предузећа која леже у оној другој земљи, под условима ниже назначеним.

Члан 3

Моћи ће се регрутовати само исељеници за рад у метрополама Високих Страна уговорница.

Регрутовања исељеника за рад на другим територијама зависним од Високих Страна уговорница моћи ће се вршити само на основу специјалног споразума између надлежних администрација обеју земаља.

Члан 4

Влада оне земље где се врши регрутовање задржава право да одређује области где ће регрутовање бити допуштено, а Влада оне земље где се налазе послодавци задржава себи право да одређује области у које ће се радници моћи упућивати.

Владе обеју земаља утврдиће споразумно број и категорије радника који ће моћи бити предмет регрутовања, тако да се не нанесе штета ни економском развоју једне од обеју земаља, ни националним радницима оне друге. Оне ће образовати, у ту сврху, једну комисију, која ће се састајати у Паризу или у Београду најмање једаред годишње.

Члан 5

Бројна тражења, то јест тражења радника који нису поименце означени, биће снабдевена визом власти одређених од стране надлежних Министарстава земље уселења и биће затим упућена надлежним властима оне друге земље. Ова тражења биће саобразна обрасцима тражења споразумно утврђеним између надлежних администрација Француске и Југославије.

Поименична тражења радника биће визирана под истим условима и послата било непосредно, било преко послодавца, траженим радницима.

Convention à ne pas mettre obstacle à la sortie de leurs ressortissants respectifs désireux de se rendre de l'un des deux pays dans l'autre pour y travailler. Ils leur donneront, à cet effet, toutes facilités administratives ainsi qu' à leurs conjoints ou à leurs enfants qui les accompagneraient ou viendraient les rejoindre.

Ils leur délivreront notamment les pièces d'identité et passeports nécessaires.

Réciproquement, aucune autorisation spéciale ne sera exigée à la sortie du pays de résidence pour les travailleurs étrangers ni pour leur famille, au moment de leur retour dans leur pays d'origine.

Les Hautes Parties Contractantes ne percevront aucune taxe à l'occasion de la délivrance du visa des pièces d'identité et passeports nécessaires à la sortie de leurs ressortissants désireux de se rendre d'un pays dans l'autre pour y travailler, ainsi que du conjoint et des enfants mineurs de ces ressortissants.

Les autorités diplomatiques et consulaires de l'autre pays viseront ou légaliseront gratuitement les pièces susvisées.

Article 2.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à autoriser les opérations de recrutement sur leur territoire, pour le compte des entreprises situées dans l'autre pays, dans les conditions indiquées ci-dessous.

Article 3.

Ne pourront être recrutés que les émigrants à destination du territoire métropolitain des Hautes Parties Contractantes.

Les recrutements à destination d'autres territoires dépendant des Hautes Parties Contractantes, ne pourront avoir lieu qu'à la suite d'un accord spécial entre les administrations compétentes des deux pays.

Article 4.

Le Gouvernement du pays où s'opère le recrutement se réserve de déterminer les régions où le recrutement sera autorisé, celui du pays où se trouvent les employeurs se réservant de déterminer les régions où les travailleurs pourront être dirigés.

Les Gouvernements des deux pays fixeront d'un commun accord le nombre et les catégories de travailleurs qui pourront faire l'objet d'un recrutement, de manière à ne nuire ni au développement économique de l'un des deux pays, ni aux travailleurs nationaux de l'autre. Ils constitueront, à cet effet, une commission qui se réunira à Paris ou à Belgrade au moins une fois par an.

Article 5.

Les demandes numériques, c'est-à-dire les demandes de travailleurs non désignés nominativement, seront munies du visa des autorités habilitées par les Ministères Compétents du pays d'immigration et seront ensuite adressées aux autorités compétentes de l'autre pays. Ces demandes seront conformes à des demandes types établies par voie d'accord entre les administrations compétentes de France et de Yougoslavie.

Les demandes nominatives de travailleurs seront visées dans les mêmes conditions et seront renvoyées

Уговори о раду предложени од стране послодаваца и тражења радника поднесена од њихове стране неће смети садржавати никакву уговорну одредбу противно одредбама ове Конвенције.

Члан 6

Бројно регрутовање вршиће, у границама назначеним у члану 4 и под контролом овлашћене администрације земље у којој се исто врши, службени органици те земље.

Радници регрутовани на тај начин биће, пре његовог поласка, примљени и класификовани или одбијени, било од стране једне службене мисије Владе оне земље на чијој територији треба да буду запослени било од стране претставника послодаваца који раде за рачун овога, било од стране претставника неке професионалне организације, за које ће, у једном или другом од ова последња два случаја, бити потребан претходни пристанак обеју Влада.

Члан 7

Местне власти указаће своје услуге претставницима службене мисије или претставницима послодаваца или група послодаваца и даће им могућност да обезбеде селекцију радника са гледишта њихових физичких и професионалних способности.

Члан 8

Радници исељеници, било да су погођени регрутовањем или на основу индивидуалног поименичног уговора, морају, при поласку из своје земље порекла и при доласку, на граници, показати уговор о запошљању визиран као што је речено у члану 5.

Они морају, сем тога, бити снабдевени уверењем о здрављу издатим од стране лекара на служби код званичне мисије или акредитованог у ту сврху од стране Конзула оне земље на чијој територији имају бити запослени; и ово уверење радник има показати при свом уласку у дотичну земљу.

Путне исправе радника који имају своје исправе о идентитету издаће о трошку њиховом надлежне власти обеју земаља у року од четири дана рачунајући од подношења овим властима поменутих исправа о идентитету.

Члан 9

Радници усељеници примаће, при једнаком рад, надницу равну надници радника исте категорије запослених у истом предузећу или, у недостатку радника исте категорије запослених у истом предузећу нормалну и уобичајену надницу радника исте категорије у том крају.

Влада усељеничке земље обавезује се да ће се старати да се, на њеној територији, одржава једнакост наднице усељених радника са надницом домаћих радника.

Члан 10

Држављани сваке од Високих Страна уговорница уживаће на територији оне друге Стране исту за-

soit directement, soit par l'intermédiaire de l'employeur, aux travailleurs demandés.

Les contrats de travail proposés par les employeurs et les demandes de travailleurs présentées par eux ne devront contenir aucune stipulation contraire aux dispositions de la présente Convention.

Article 6.

Le recrutement numérique sera effectué, dans les limites indiquées à l'article 4, et sous le contrôle de l'administration qualifiée du pays où il s'opère, par les organismes officiels de ce pays.

Les travailleurs ainsi recrutés seront, antérieurement à leur départ, acceptés et classés ou refusés, soit par une mission officielle du Gouvernement du pays sur le territoire duquel ils doivent être employés, soit par le représentant de l'employeur opérant pour le compte de celui-ci, soit par le représentant d'une organisation professionnelle, lesquels devront, dans l'un ou l'autre de ces deux derniers cas, être agréés par les deux Gouvernements.

Article 7.

Les autorités locales prêteront leurs bons offices aux représentants de la mission officielle ou à ceux des employeurs ou des groupements de ceux-ci et leur donneront la possibilité d'assurer la sélection des travailleurs au point de vue de leurs aptitudes physiques ou professionnelles.

Article 8.

Les travailleurs émigrés, qu'ils aient fait l'objet d'un recrutement ou qu'ils aient été embauchés en vertu d'un contrat nominatif individuel, doivent produire, à leur départ de leur pays d'origine et à leur arrivée, à la frontière, un contrat d'embauchage visé comme il est dit à l'article 5.

Ils doivent, en outre, être munis d'un certificat sanitaire délivré par un médecin attaché à la Mission officielle ou accrédité à cet effet par le Consul du pays sur territoire duquel ils doivent être employés, certificat qui doit être présenté par le travailleur à son entrée dans le dit pays.

Les passeports des travailleurs en possession de leurs pièces d'identité seront établis aux frais de ceux-ci par les autorités compétentes des deux pays, dans un délai de quatre jours à dater de la présentation à ces autorités des dites pièces d'identité.

Article 9.

Les travailleurs immigrés recevront, à travail égal, un salaire égal à celui des travailleurs de même catégorie employés dans la même entreprise ou, à défaut de travailleurs de la même catégorie employés dans la même entreprise, le salaire normal et courant des travailleurs de la même catégorie dans la région.

Le Gouvernement du pays d'immigration prend l'engagement de veiller à ce que, sur son territoire, soit observée l'égalité du salaire des travailleurs immigrés avec celui des nationaux.

Article 10.

Les ressortissants de chacune des Hautes Parties Contractantes jouiront sur le territoire de l'autre de la même protection que celle accordées aux natio-

штиту коју уживају и домаћи радници и једнакост у поступању са овим последњима у свему што се тиче примене закона којима се уређују услови рада и обезбеђује хигијена и сигурност радника. Ова једнакост у поступању прошириће се такође на све одредбе које би се, по овим питањима, убудуће могле донети у обе земље.

Члан 11

У случају ако би се радници једне од обеју Држава, прописно примљени да могу боравити у оној другој Држави, нашли у стању незапослености, они ће се морати обратити Јавном сервису за намештење, који је најближи њиховом месту борављења. Ови радници уживаће користи на које имају права држављани Државе у којој бораве од стране установа за осигурање у незапослености у правом смислу речи или установа за помоћ у случају незапослености.

Користи о којима је реч у овоме члану јесу, у Француској, помоћи које дају синдикалне благајне и благајне за узајамно потпомагање у незапослености и општински и окружни фондови за незапосленост субвенционисани од стране Државе, у Југославији, помоћи које дају јавне берзе рада, под условима предвиђеним у Уредби о организацији посредовања рада од 10 децембра 1927.

Члан 12

Укидају се, за југословенске раднике, о граничења у погледу страних радника као и њихових правно-овлашћених лица који не бораве или који су престали боравити на француској територији, предвиђена француским законодавством о давању накнаде за несрећне случајеве радницима повређеним на раду.

По начелу узајамности укидају се за француске раднике и за њихова правно-овлашћена лица ограничења предвиђена југословенским законодавством у погледу радника повређених на раду услед несрећних случајева у Југославији као и за правно-овлашћена лица која не бораве или која су престала боравити на југословенској територији.

Мере за примену ове одредбе биће регулисане специјалним споразумом.

Члан 13.

Југословенске држављани којима, услед болести, устреба нећа, користиће се у Француској, под истим условима као и Французи, одредбама закона од 13 јула 1893, саобразно последњем параграфу члана 1 реченог закона.

Француски држављани којима, услед болести, устреба нећа, користиће се у Југославији, под истим условима као и Југословени, одредбама члана 8 (става 3) закона о болницама од 27 фебруара 1930.

Члан 14.

Под резервом одредаба члана 17 југословенски држављани којима, услед душевног обољења, устреба нећа користиће се у Француској, под истим условима као и Французи, одредбама закона од 30 јуна 1838.

Под резервом одредаба члана 17; француски држављани којима, услед душевног обољења, устреба нећа користиће се у Југославији под истим условима

naux et de l'égalité de traitement avec ces derniers en tout ce qui concerne l'application des lois réglant les conditions du travail et assurant l'hygiène et la sécurité des travailleurs. Cette égalité de traitement s'étendra aussi à toutes les dispositions qui pourraient être promulguées à l'avenir, en cette matière dans les deux pays.

Article 11.

Dans le cas où les travailleurs de l'un des deux Etats, régulièrement admis à séjourner dans l'autre Etat, se trouveraient en chômage, ils devront s'adresser au Service Public de Placement le plus voisin de leur résidence. Ces travailleurs bénéficieront des avantages auxquels ont droit les ressortissants de l'Etat de résidence de la part des institutions d'assurance chômage proprement dites ou des institutions de secours en cas de chômage.

Les avantages visés au présent article sont, en France, les secours accordés par les caisses syndicales et mutuelles de chômage et les fonds municipaux et départementaux de chômage subventionnés par l'Etat, et, en Yougoslavie, les secours alloués par les bourses publiques de travail, dans les conditions prévues par l'ordonnance sur le placement du travail du 10 Décembre 1927.

Article 12.

Sont levées pour les travailleurs yougoslaves, les restrictions prévues par la législation française concernant la réparation des accidents dont les travailleurs sont victimes dans leur travail à l'égard des travailleurs étrangers ainsi que de leurs ayants-droit ne résidant pas ou ayant cessé de résider sur le territoire français.

Par mesure de réciprocité, les restrictions prévues par la législation yougoslave en ce qui concerne les travailleurs victimes d'accidents du travail en Yougoslavie ainsi que pour les ayants-droit ne résidant pas ou ayant cessé de résider sur le territoire yougoslave seront levées pour les travailleurs français et leurs ayants-droit.

Les mesures d'application de la présente disposition seront réglées par un arrangement spécial.

Article 13.

Les ressortissants yougoslaves qui, par suite de maladie, ont besoin de soins, bénéficieront en France, dans les mêmes conditions que les Français, des dispositions de la loi du 13 Juillet 1893, conformément au dernier paragraphe de l'article 1er de ladite loi.

Les ressortissants français qui, par suite de maladie, ont besoin de soins, bénéficieront en Yougoslavie, dans les mêmes conditions que les yougoslaves, des dispositions de l'article 8 (alinéa 3) de la loi du 27 Février 1930 sur les hôpitaux.

Article 14.

Sous réserve des dispositions de l'article 17 les ressortissants yougoslaves qui, par suite d'aliénation mentale, ont besoin de soins, bénéficieront en France, dans les mêmes conditions que les Français, des dispositions de la loi du 30 Juin 1838.

Sous réserve des dispositions de l'article 17 les ressortissants français, qui par suite d'aliénation mentale, ont besoin de soins bénéficieront en Yougo-

као и југословенски држављани по одредбама члана 8 (става 3) закона о болницама од 27 фебруара 1930.

Члан 15

Под резервом одредаба члана 17, југословенски држављани који су постали немоћни или неизлечиви користиће се у Француској, под истим условима као и Французи, одредбама закона од 14 јула 1905.

Под резервом одредаба члана 17, француски држављани који су постали немоћни или неизлечиви користиће се у Југославији, под истим условима као и југословенски држављани, одредбама члана 8 (става 3) закона о болницама од 27 фебруара 1930.

Члан 16

Трошкови око помагања учињени од стране државе боравка на основу претходних чланова неће дати места никаквој накнади од стране земље порекла, сем у случају предвиђеном у члану 17.

Члан 17.

Држава боравка, ако најје да никакав разлог човечности који потиче нарочито из породичног стања заинтересованог лица, не претставља сметњу за његово ратрирање, моћи ће позвати земљу порекла да о свом трошку ратрира свога држављанина ако буде утврђено лекарским уверењем издатим од стране лекара одређеног од сервиса за помоћ, било да је оболео од неизлечиве болести или немоћи, било да је лечен више од годину дана због душевног обољења и да се, у једном или другом случају, може транспортовати.

Ако се лице које ужива помоћ не ратрира, земља порекла биће дужна да земљи боравка накнади трошкове које ова буде учинила у корист помогнутог лица, почев од дана када је уверење предвиђено у предњем ставу достављено до знања страном Влади.

Члан 18

Све рекламације радника, нарочито што се тиче услова рада и егзистенције које би им дали послодавци, било да су састављене на језику земље боравка или на језику радника, биће упућене или достављене, било непосредно, било преко дипломатских или конзуларних власти, надлежним властима земље у којој борава; једино надлежна власт те земље биће квалификована да приступи потребним истраживањима и да интервенише у циљу пријатељског решења.

Одредбама овога члана ни уколико се не мењају надлежности Конзула онакве какве произилазе из уговора и конвенција и из закона земље боравка.

Члан 19

Надлежне администрације обеју земаља утврдиће споразумно потребне деталне мере и прописе у циљу извршења одредаба ове конвенције које чине потребном сарадњу њихових административних сервиса.

Оне ће, тако исто, утврдити случајеве и услове под којима ће се ови сервиси непосредно дописивати

slavie dans les mêmes conditions que les ressortissants yougoslaves des dispositions de l'article 8 (alinéa 3) de la loi du 27 Février 1930 sur les hôpitaux.

Article 15.

Sous réserve des dispositions de l'article 17 les ressortissants yougoslaves, devenus infirmes ou incurables bénéficieront en France dans les mêmes conditions que les Français, des dispositions de la loi du 14 Juillet 1905.

Sous réserve des dispositions de l'article 17, les ressortissants français, devenus infirmes ou incurables, bénéficieront en Yougoslavie, dans les mêmes conditions que les ressortissants yougoslaves des dispositions de l'article 8 (alinéa 3) de la loi du 27 Février 1930 sur les hôpitaux.

Article 16.

Les frais d'assistance engagés par l'Etat de résidence en vertu des articles précédents ne donneront lieu à aucun remboursement de la part du pays d'origine, sauf dans le cas prévu à l'article 17.

Article 17.

L'Etat de résidence, s'il estime qu'aucune raison d'humanité tirée notamment de la situation de famille de l'intéressé, ne fait obstacle à son rapatriement pourra mettre le pays d'origine en demeure de rapatrier à ses frais son ressortissant lorsqu'il aura été constaté par un certificat médical émanant d'un médecin désigné par des services d'assistance, soit qu'il est atteint d'une maladie ou infirmité incurable, soit qu'il est traité depuis plus d'un an pour aliénation mentale et, dans l'un ou l'autre cas, qu'il est transportable.

Si l'assisté n'est pas rapatrié, le pays d'origine sera tenu de rembourser au pays de résidence les frais que celui-ci aura exposés en faveur de l'assisté à partir du jour où le certificat prévu à l'alinéa précédent aura été porté à la connaissance du Gouvernement étranger.

Article 18.

Toutes les réclamations des travailleurs, notamment en ce qui concerne les conditions de travail et d'existence qui leur seraient faites par les employeurs, qu'elles soient rédigées dans la langue du pays de résidence ou dans celle du travailleur seront adressées ou transmises soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités diplomatiques ou consulaires, aux autorités compétentes du pays où ils résident. L'administration compétente de ce pays aura seule qualité pour procéder aux enquêtes nécessaires et pour intervenir en vue d'une solution amiable.

Article 19.

Les administrations compétentes des deux pays arrêteront d'un commun accord les mesures de détail et d'ordre nécessaire pour l'exécution des dispositions de la présente convention qui nécessitent la coopération de leurs services administratifs.

Elles détermineront également les cas et les conditions dans lesquels ces services correspondront directement.

Члан 20

Ова конвенција биће ратификована и ратификације измењане чим то буде могућно.

Она ће ступити на снагу чим ратификације буду измењане.

Она ће трајати годину дана и биће прећутно обнављања из године у годину, сем у случају отказа.

От аз мора ће се нотификовати на три месеца после истека свакога рока.

Све тешкоће које се односе на примену овога уговора биће регулисане дипломатским путем.

У случају ако не буде било могућно да се тим путем дође до решења, Високе стране уговорнице обавезују се да ће спор поднети ради суђења једном или неколицини изабраних судија одређених по заједничком споразуму, и који ће имати задатак да га реше по начелима и у духу ове Конвенције.

Рађено у Паризу, у два примерака, 29 јула 1932. М. П.) *Спалајковић*, с. р. (М. П.) *Ерио*, с. р.

ПРОТОКОЛ

У тренутку кад су приступили потписивању Конвенције под данашњим датумом, потписати пуномоћници изјавили су, споразумно, ово што следује:

1) Накнадним конвенцијама и споразумима, који се имају донети у што скоријем могућном року, приступиће се проучавању у циљу питања једнакости поступања са држављанима обеју Високих Страна уговорница, у погледу социјалног осигурања уопште.

Надлежне Администрације саопштиће једна другој, у року од месец дана, текстове који се односе на ово питање, а који су на снази у њиховим респективним земљама, а у току даља два месеца измењаће текстове које предлажу, у циљу обезбеде једнакости поступања предвиђене у овом параграфу.

2) У очекивању ратификовања овог уговора, практични услови регрутовања радника, уколико они могу бити одређени путем споразума између надлежних администрација обеју земаља ступиће одмах на снагу. Према томе, за бројно регрутовање, обрасци молби који су сада у употреби биће, убудуће, измењени саобразано обрасцима прикљученим овом Протоколу.

Рађено у Паризу, у два примерака, 29 јула 1932. М.П.) *М. Спалајковић*, с. р. М.П.) *Ерио*, с. р.

УГОВОР О ЗАПОСЛЕЊУ ЈУГОСЛОВЕНСКОГ ПОЉОПРИВРЕДНОГ РАДНИКА

Г. 1)
са станом у пошта
округ железничка станица 2)

1) Име и презиме послодавца.

2) Назначити железничку станицу главно мреже која је најближа домислу послодавца.

Article 20.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées aussitôt que possible.

Elle entrera en vigueur dès que les ratifications auront été échangées.

Elle aura une durée d'un an et sera renouvelée tacitement d'année en année, sauf dénonciation.

La dénonciation devra être notifiée trois mois avant l'expiration de chaque terme.

Toutes les difficultés relatives à l'application du présent traité seront réglées par la voie diplomatique.

Au cas où il n'aurait pas été possible d'arriver par cette voie à une solution, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre le différend au jugement d'un ou de plusieurs arbitres désignés d'un commun accord et qui auront pour mission de la résoudre selon les principes et l'esprit de la présente Convention.

Fait à Paris en double exemplaire le 29 juillet 1932.

(L.S.) M. Spalaikovitch, m.p.
(L.S.) Herriot m.p.

PROTOKOLE

Au moment de procéder à la signature de la Convention en date de ce jour, les Plénipotentiaires sous-signés ont, d'un commun accord, déclaré ce qui suit:

1) Des conventions et accords ultérieurs, qui devront intervenir dans un délai aussi rapproché que possible, seront mis à l'étude en vue de régler la question de l'égalité de traitement des ressortissants des deux Hautes Parties Contractantes, en ce qui concerne les assurances sociales, en général.

Les Administrations compétentes se communiqueront, dans le délai d'un mois, les textes relatifs à ce sujet, en vigueur dans leurs pays respectifs et échangeront, dans les deux mois qui suivront, les textes qu'elles proposent, en vue d'assurer l'égalité de traitement prévue au présent paragraphe.

2) En attendant la ratification du présent Traité, les conditions pratiques du recrutement de travailleurs, dans la mesure où elles peuvent être déterminées, par voie d'accord entre les administrations compétentes des deux pays, seront mises immédiatement en vigueur. En conséquence, pour le recrutement numérique, les demandes-types actuellement en usage seront modifiées, à l'avenir, conformément aux modèles annexés au présent protocole.

Fait à Paris, en double exemplaire,
le 29 Juillet 1932

(L. S.) Spalaikovitch m. p.
(L. S.) Herriot m. p.

Déf. Octobre 1931.

CONTRAT D'EMBAUCHAGE POUR OUVRIER AGRICOLE YUGOSLAVE

M. (1)
demeurant à
Bureau de poste de
département de
Gare de (2) engage par

(1) — Nom et prenom de l'employeur

(2) — Indiquer la gare de grand réseau la plus proche du domicile de l'employeur

ангажује овим уговором за време од 3)
за ниже наведене радове

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
Г. 4)
... ..

Послодавац ће обезбедити раднику, потписнику овога уговора, почев од идућег дана по његовом доласку, сталан посао за све време важења овога уговора. Радник се обавезује са своје стране, да ће за исто време обављати посао предвиђен овим уговором.

Ако послодавац има више разних предузећа на разним местима, моћи ће према потреби премештати радника из једног предузећа у друго. Ипак, у овом случају биће дужан да води рачуна, уколико је могуће, о жељама које би му радник изјавио.

Трошкови за ове премештаје пашће на терет послодавцу.

Послодавац неће моћи послати радника у неку француску колонију или у неку земљу стављену под протекторат Републике Француске.

Члан 2

Рад ће се уредити према местним обичајима и на начин како га обављају француски радници.

Прекиди рада за време обеда биће исти као што се одобравају француским радницима.

Ако послодавац буде захтевао од француских радника прековремени рад, он ће моћи захтевати од југословенских радника исто такав прековремени рад, уз плаћење исте награде.

Жене неће смети бити запослене на радовима око чишћења и презања коња, нити за вођење коњске запреге и пољопривредних справа при радовима орања, дрљања, и ваљања.

Ако би изузетно, жене тражиле или пристале да буду запослене на радовима ове врсте, оне ће добити, за време обављања ових радова надницу која је једнака надници мушких радника који обављају ове исте радове у том предузећу или у том крају.

За време косидбе и жетве, као и недељом и празником, али само хитним случајевима, југословенски радници биће дужни да раде исти број часова као и француски радници и имаће исте погодности које ће се давати француским радницима у то време, при чему ће им се дати свака могућност да би могли присуствовати недељном јутарњем богослужењу.

Празником и недељом, југословенски радници биће дужни да посвршавају неопходне послове око

le présent contrat pour une durée de (3)
... .. en vue des travaux ci-dessous indiqués:

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
M. (4)
... ..

Article 1.

L'employeur assurera à partir du lendemain de son arrivée et pendant toute la durée du présent contrat un travail continu à l'ouvrier signataire du présent contrat. De son côté, l'ouvrier s'engage à effectuer pendant la même durée, le travail prévu au contrat.

Si l'employeur possède différentes exploitations en différents endroits, il lui sera loisible de déplacer l'ouvrier de l'une à l'autre suivant les nécessités. Il devra cependant tenir compte dans ce cas, autant que possible, des désirs qui pourraient être exprimés par l'ouvrier.

Les frais de ces déplacements seront à la charge de l'employeur.

L'employeur ne pourra pas envoyer l'ouvrier dans une colonie française ou dans un pays placé sous le protectorat de la République française.

Article 2.

Le travail sera réglé conformément aux coutumes locales et à la manière dont l'exécutent les ouvriers français.

Les interruptions de travail pendant les repas seront les mêmes que celles accordées aux ouvriers français.

Si le patron demande aux ouvriers français un effort supplémentaire il pourra demander aux ouvriers yougoslaves un même effort supplémentaire moyennant la paiement de la même prime.

Les femmes ne devront pas être employées aux travaux de pansage et de harnachement des chevaux, ni à la conduite des attelages de chevaux et des instruments aratoires pour les travaux de labourage, de hersage et de roulage.

Si, à titre exceptionnel, des femmes demandaient ou acceptaient d'être employées à des travaux de cet ordre, elles recevraient, pendant leur durée, un salaire égal à celui des travailleurs hommes accomplissant ces mêmes travaux dans l'exploitation ou dans la région.

Aux époques de la fenaison et de la moisson, et même les dimanches et jours de fêtes en cas d'urgence seulement, les ouvriers yougoslaves devront travailler le même nombre d'heures que les ouvriers français et participeront aux mêmes avantages qui seront consentis à ces derniers durant ces saisons, toute liberté leur étant accordée pour assister aux offices religieux du dimanche matin.

Les jours de fête et les dimanches les ouvriers yougoslave devront donner aux animaux de la ferme les soins indispensables et effectuer les travaux nécessaires à la

3) Назначити трајање уговора у месецима.

4) Име и презиме радника, година рођења, место рођења (општина, срез, бановина).

(3) — Indiquer la durée du contrat en mois.

(4) Nom et prénoms de l'ouvrier, année de naissance, lieu de naissance — (commune, district, banovina).

стоке и око одржавања намирница подложних квару исто као и француски радници.

Не ради се на оне празнике који су у Француској уобичајени.

Члан 3

Радници ће примати за исти рад исту награду као и француски радници исте категорије запослени у предузећу, или, у недостатку француских радника који испуњавају те услове, награду која одговара нормалној и уобичајеној награди у томе крају.

Једнакост поступања односи се исто тако и у погледу отштета које се дају поред надница као и у погледу породичних додатака који би се давали страним радницима који испуњавају услове предвиђене правилником о благајнама за додатке.

У случају ако би се ниже назначена стопа наднице изменила за француске раднике, запослене у истом предузећу, а за време трајања овога уговора, та измена проширила би се пуноважно и на југословенске раднике потписнике овог уговора.

Незнање француског језика не може бити разлогом да се југословенском раднику даде за исти рад мања надница од наднице француског радника исте врсте у предузећу, или ако таквих нема у том предузећу, онда у том крају.

Члан 4

Основна надница утврђује се месечно како слеђује:

- 1 — Са станом, али без хране и без прања рубља:
 За мушке: изнад 18 година
 За женске: изнад 18 година
 За млађе између 16 и 18 година
- 2 — Са станом, храном и прањем рубља, месечна надница обухвата:

а) — храну и прање рубља, које послодавац даје у натури и који претстављају вредност од двеста десет франака месечно (суму која се може мењати и утврдити према званичним статистичким подацима),

б) — надницу у новцу која износи:
 за мушке изнад 18 година
 за женске изнад 18 година
 за млађе између 16 и 18 година
 Југословенски радници добиваће исту храну као и француски радници.

Месечна надница моћи ће се, по споразуму између уговорних страна, заменити наградом на акорд код свих радова, који се обично обављају на акорд саобразно општим условима предвиђеним у члану 3

Члан 5

Месечна надница исплаћиваће се крајем сваког месеца за протекли месец и то искључиво у готовом новцу.

Радови на акорд исплаћиваће се по њиховом завршетку у предузећу. Међутим, послодавац ће, ако би радник то захтевао, бити дужан да му исплати сваког месеца предујам до 75% приближне вредности израђеног посла (1).

1) Послодавац се обавезује да олакша одангилање новца породици радника која није са њим дошла у Француску.

conservation des denrées périssables à l'exemple des ouvriers français,

Sont jours chômés, les jours de fêtes en usage en France,

Article 3.

Les ouvriers recevront à travail égal une rémunération égale à celle des ouvriers français de même catégorie employés dans l'exploitation ou à défaut d'ouvriers français remplissant ces conditions, une rémunération basée sur le taux normal et courant de la région,

L'égalité de traitement s'étend également aux indemnités s'ajoutant aux salaires ainsi qu'aux allocations familiales qui seraient allouées aux travailleurs étrangers remplissant les conditions prévues par le règlement des caisses d'allocations,

Au cas où le taux du salaire indiqué ci-après serait modifié pour les ouvriers français travaillant dans la même exploitation pendant la durée du contrat cette modification serait étendue de plein droit aux ouvriers yougoslaves faisant l'objet du présent contrat.

L'ignorance de la langue française ne peut servir de motif pour assigner à l'ouvrier yougoslave, à travail égal, un salaire inférieur à celui alloué aux ouvriers français de même catégorie de l'exploitation ou, à défaut, de la région,

Article 4,

Le salaire de base est ainsi fixé mensuellement:
 1 - avec logement, mais sans nourriture et sans blanchissage:

- | | |
|---------|--------------------------------------|
| Homme { | au-dessus de 18 ans |
| Femme { | |
| | Jeunes gens de 16 à 18 ans |

2 - avec le logement, la nourriture et le blanchissage le salaire mensuel comprend:

а) - la nourriture et el blanchissage, qui sont fournis en nature par l'employeur et représentent une valeur de deux cent dix francs par mois (somme révisible et à fixer d'après les statistiques officiels)

б) - le salaire argent qui est de:

- | | |
|---------|--------------------------------------|
| Homme { | au-dessus de 18 ans |
| Femme { | |
| | Jeunes gens de 16 à 18 ans |

La nourriture des ouvriers yougoslaves sera la même que celle assurée aux ouvriers français.

Le salaire au mois pourra être transformé après accord entre les parties contractantes en salaire à la tâche pour tous les travaux qu'on a coutume d'effectuer à la tâche, conformément aux conditions générales prévues à l'article 3,

Article 5,

Le salaire mensuel sera payé à la fin de chaque mois pour le mois écoulé et exclusivement en argent comptant.

Les travaux à la tâche, seront réglés quand ils seront terminés dans l'exploitation. Toutefois, l'employeur sera tenu de verser chaque mois, si l'ouvrier la demande, un acompte jusqu'à concurrence de 75% de la valeur approximative du travail effectué.

1) — L'employeur s'engage à faciliter l'envoi de fonds à la famille de l'ouvrier qui ne sera pas venue en France avec ce dernier,

Члан 6.

У случају болести, старости или изнемоглости радници ће уживати користи по француском законодавству о социјалном осигурању.

Све док на основу овога законодавства они не стекну право на потпору у случају болести, послодавац обезбеђује радницима лекарску негу и лекове, храну и стан, обустављајући им од надница целу премију или део премије осигурања закљученог у корист радника. (2).

У случају смрти, послодавац је дужан да се стара о радничковој сахрани. Он ће се постарати да председник општине изда посмртницу и одмах ће обавестити мировног судију, дајући му све податке о покојнику, породици и наследству, с молбом да о томе обавести југословенско Посланство у Паризу.

Посланство у Паризу доставиће му, кад то буде требало, сва потребна упутства у погледу отпремања покојникових ствари и вредности.

У случају несреће при раду југословенски радници користиће се француским законима који им обезбеђују отплату, као и лекарску негу и лекове, без икаква плаћања с њихове стране.

Члан 7.

Послодавац не сме, ни под каквим изговором, задржавати путне исправе, радни уговор, исправу о идентитету радника, У противном, он би се изложио судској одговорности.

Члан 8.

Путни трошкови под уобичајеним превозним условима од места ангажовања у Југославији па до места радникова запошлења у Француској падају на терет радника, као и трошкови за исхрану на путу. Ове трошкове послодавац ће предујмити и они ће му се накнадити месечним обуставама од радникове наднице, у границама како то дозвољава француско законодавство (чланови 50 и 51 Кодекса о раду) тј. 10% и то највише до глобалне суме од двеста франака.

Радник који потпуно испуни свој уговор примиће кад истече уговор суму новца равну износу обустава извршених од његове наднице на основу горњих одредаба.

Члан 9.

Само породице и домаћинства имају права да заступају засебан стан. Овај стан биће здрав. Нежењени радници и неудате раднице становаће у собама одвојеним по полу.

Послодавац ће свакоме ставити на расположење кревет са сламљачом, узглављем, чаршавима и покривачима.

Југословенски радници имаће грејање и осветљење под истим условима као и француски радници.

Ако радници сматрају да услови становања не одговарају одредбама овога члана и ако се не удовољи њиховом тражењу по овој ствари, они ће се обратити властима наведеним у члану 15.

2) Ова обустава не сме ни у ком случају прећи 2% од наднице.

Article 6.

Les ouvriers bénéficieront, en cas de maladie, de vieillesse ou d'invalidité, de la législation française sur les assurances sociales,

Jusqu'à ce qu'ils aient droit aux prestations en cas de maladie, en vertu de cette législation, l'employeur assure aux ouvriers les soins médicaux et pharmaceutiques, la nourriture et le logement, moyennant une retenue sur les salaires représentant tout ou partie de la prime d'assurance contractée en faveur de l'ouvrier.

En cas de décès, l'employeur aura à s'occuper de l'enterrement de l'ouvrier. Il fera dresser l'acte de décès par le Maire et prévendra immédiatement le Juge de Paix en lui fournissant tous les renseignements sur le défunt, la famille et la succession et en le priant d'en aviser la légation de Yougoslavie à Paris.

La Légation à Paris lui adressera, le moment venu toutes les directives utiles en ce qui concerne la destination à donner aux objets et valeurs appartenant au défunt,

Les ouvriers yougoslaves bénéficieront, en cas d'accident du travail, des lois françaises qui leur assurent une indemnité ainsi que les soins médicaux et pharmaceutiques sans aucun versement de leur part

Article 7

L'employeur ne doit, sous aucun prétexte, retenir les passeports, contrat de travail, carte d'identité de l'ouvrier. Il s'exposerait, dans le cas contraire, à une action en justice.

Article 8.

Les frais de voyages dans les conditions habituelles de transport au lieu d'embauchage en Yougoslavie au lieu de travail en France sont à la charge de l'ouvrier ainsi que les frais de nourriture pendant la durée du voyage. Ces frais sont avancés par l'employeur et lui seront remboursés au moyen de retenues mensuelles sur les salaires de l'ouvrier, dans les limites admises par la législation française (articles 50 et 51 du Code du travail) soit 10% jusqu'à concurrence d'un somme forfaitaire de deux cents francs,

L'ouvrier ayant intégralement rempli son contrat recevra à l'expiration de ce contrat, une somme égale au montant des retenues opérées sur son salaire en vertu des dispositions susvisées,

Article 9

Seuls, les familles et ménages ont le droit d'exiger un logement à part. Ce logement sera salubre. Les ouvriers et ouvrières célibataires seront logés dans des chambres séparées selon les sexes.

Le patron mettra à la disposition de chacun un lit avec paille, traversin, draps et couvertures.

Les travailleurs yougoslaves seront chauffés et éclairés dans les mêmes conditions que les travailleurs français.

Si les ouvriers estiment que les conditions de logement ne sont pas conformes aux dispositions du présent article et s'il n'est pas fait droit à leurs réclamations à ce sujet, ils saisiront de la question les autorités désignées à l'article 15.

(1) Cette retenue en aucun cas ne devra dépasser 2% du salaire.

Члан 10.

Уговор може бити раскинут од стране послодавца:

1) — у случају ако радник, у пркос стављеној му примедби, продужи да се не придржава обавеза свога уговора;

2) — ако је његово уобичајено владање такво да ремети добар ред и дисциплину у предузећу;

3) — ако би вршио насиља и сувише рђава поступао према послодавцу, особљу предузећа или животињама;

4) — ако би оболео од заразне болести и одбио да иде болницу.

У оба прва случаја уговор може бити раскинут тек по истеку отказаног рока од петнаест дана. У осталим случајевима уговор може бити раскинут одмах по извршеној констатацији, која је предвиђена у члану 12.

Члан 11.

Уговор може бити раскинут од стране радника:

1) — ако је он предмет насиља или сувише рђавог поступања од стране послодавца или његових надзорника, а тако исто ако је стално извргнут усменим увредама. У овом случају, уговор може бити одмах раскинут, чим се изврши констатација, која је предвиђена у члану 12.

2) — ако, упркос његовим рекламацијама, послодавац одбије да му преда његове личне исправе (путну исправу, радни уговор, личну легитимацију). У овом потоњем случају уговор може бити раскинут тек по истеку отказног рока од петнајест дана.

Члан 12.

У сваком од случајева предвиђених у члановима 10 и 11 уговор ће моћи бити раскинут тек пошто послодавац или радник пуноправно установи наведено чињеницу, било од стране председника општине, било од стране жандармерије, било од стране пољара (пољара), било од стране двају часних лица, било од стране Министарства пољопривреде (Отсека за пољопривредну радну снагу и имиграцију).

Члан 13.

У случају да радник напусти свога послодавца без оправданог разлога пре истека овога уговора, он ће бити дужан да му накнади износ путних трошкова утврђених глобално у члану 8, по одбитку оних сума које су му већ задржате месечно од његове наднице и он то уступа већ сада свом послодавцу у границама предвиђеним у члану 62 прве књиге француског Кодекса о раду, не одузимајући му тиме право на отштету коју би му могли досудити француски судови нарочито за нагли раскид уговора.

У случају да уговор буде раскинут пре нормалног истека његовог рока кривицом послодавца, поменути послодавац губи право на накнаду путних трошкова које је предујмио за довођење радника и биће дужан да му врати суме које би му биле по том основу задржате, не одузимајући тиме право раднику на отштету коју би му могли досудити француски судови нарочито за нагли раскид уговора.

Претходне одредбе неће се моћи тумачити тако као да дају послодавцу или раднику право да се ослободе уговора пре истека утврђеног рока.

Article 10.

Le contrat peut être résilié par l'employeur:

1' — au cas où l'ouvrier, malgré les observations à lui adressées, persisterait à ne pas se conformer aux obligations de son contrat,

2' — si sa conduite habituelle est de nature à troubler le bon ordre et la discipline de l'exploitation,

3' — s'il se livrait à des violences ou sévices graves sur la personne de l'employeur, le personnel de l'exploitation ou les animaux,

4' — si, atteint d'une maladie contagieuse, il refuse d'aller à l'hôpital,

Dans les deux premiers cas, le contrat ne pourra être résilié qu'après un préavis de 15 jours. Dans les autres cas, la résiliation pourra avoir lieu immédiatement après la constatation prévue à l'article 12.

Article 11.

Le contrat peut être résilié par l'ouvrier:

1' — si celui-ci est l'objet de violences ou de sévices graves de la part de l'employeur ou de ses préposés et également s'il est l'objet d'une façon courante d'injures verbales. Dans ce cas, le contrat peut être résilié immédiatement après la constatation prévue à l'article 12.

2' — si malgré ses réclamations, l'employeur refuse de lui remettre ses documents personnels (passport, contrat de travail, carte d'identité). Dans ce dernier cas le contrat ne pourra être résilié qu'après préavis de 15 jours.

Article 12.

Dans chacun des cas visés aux articles 10 et 11, le contrat ne pourra être résilié qu'après que l'employeur ou l'ouvrier aura dûment fait constater le fait allégué, soit par le Maire, soit par la gendarmerie, soit par le garde-champêtre, soit par deux personnes honorables, soit par le Ministère de l'Agriculture (Service de la Main-d'œuvre et de l'Immigration agricoles).

Article 13.

Au cas où l'ouvrier quitterait son employeur sans une cause licite avant la date d'expiration du présent contrat, il serait tenu de lui rembourser le montant des frais de voyage fixés forfaitairement à l'article 8, déduction faite des retenues déjà opérées mensuellement sur son salaire et il en fait doré et déjà cession à son employeur dans les limites prévues par l'article 62 du livre et du Code du Travail français, sans préjudice de tous dommages-intérêts qui pourraient être alloués par les tribunaux français notamment pour brusque rupture du contrat.

Au cas où le contrat serait rompu par la faute de l'employeur avant la date normale de son expiration, le dit employeur perdra son droit à récupération des frais de voyage avancés pour introduction de l'ouvrier et devra lui rembourser les sommes qui auraient pu lui être retenues à ce titre, sans préjudice de tous dommages-intérêts qui pourraient être alloués par les tribunaux français notamment pour brusque rupture du contrat.

Les dispositions qui précèdent ne sauraient être interprétées comme conférant à l'employeur ou à l'ouvrier la faculté de se libérer du contrat avant la date prévue pour son expiration.

Члан 14.

Независно од одредаба предвиђених у члановима 10 и 11, уговор може бити исто тако раскинут у случају смрти или тешке болести супружника, претка или потомка у правој линији радниковој, или ако га случај више силе приморава да се врати у своју отаџбину, али је он у томе случају дужан да поткрепи своје тражење уверењем југословенског Конзулата.

У овим случајевима, обуставе извршене од наднице остају послодавцу који се одриче сваке накнадне отштете.

Члан 15.

Све тешкоће које би се могле појавити између послодавца и радника потписника овога уговора биће одмах достављене Министарству пољопривреде — отсеку за пољопривредну радну снагу и имиграцију секцији за спорове, 397 А, улица Вожирар (Версајска капција) — Париз (Телефон Вожирар 11-16), било на француском, било на српско-хрватско-словеначком језику, непосредно или преко конзуларних власти.

Рађено у

Потпис послодавца
или његовог претставника:

Потпис радника Виза Министарства пољопривреде

МИНИСТАРСТВО РАДА
Дирекција рада

Отсек за инострану радну снагу
391, улица Вожирар

Париз (XV) ТРАЖЊА ЈУГОСЛОВЕНСКИХ
РАДНИКА ЗА ИНДУСТРИЈУ

Тел. Вожирар 69-52 до 69-56
Интер-Вожирар 27 и 29
Телеграфска адреса:
Траветранг-Париз

Ознака предузећа — послодавца (назив предузећа и адреса)
Место запослења
Железничка станица
Име и адреса претставника одређеног да изврши рекрутовање
Евентуално назначење краја одакле предузеће жели да се изврши рекрутовање

Укупан број тражених радника А: самаца
Б: са породицом (1)
В: радница

Број радника по професији	Број радника за сваку професију према подели А, Б, В,		
професија	А	Б	В

1) У овоме случају назначити дали је дато запослење женама и под којим условима.

Article 14.

Indépendamment des dispositions prévues aux articles 10 et 11 le contrat peut être également résilié, dans le cas de mort ou de maladie grave d'un conjoint d'un ascendant ou d'un descendant direct de l'ouvrier ou si un cas de force majeure l'oblige à retourner dans son pays d'origine, mais il est tenu d'appuyer sa demande de libération d'un certificat officiel du Consulat de Yougoslavie.

Dans ces cas, les retenues opérées sur le salaire restent acquises à l'employeur qui renonce à toute indemnisation supplémentaire.

Article 15.

Toutes difficultés pouvant surgir entre l'employeur et les ouvriers signataires du présent contrat seront immédiatement signalées au Ministère de l'Agriculture — Service de la Main-d'oeuvre et de l'immigration agricoles — Section du contentieux, 397 A, rue de Vaugirard (Porte de Versailles) — Paris (téléphone Vaugirard 11-16) soit en langue française, soit en langue serbo-croate-slovène, directement ou par l'intermédiaire des autorités consulaires.

Fair à
le
Signature de l'employeur
ou de son représentant:

Signature de l'ouvrier,

Vis du Ministère de
l'Agriculture

Service de la Main-d'Oeuvre
Etrangère

391, rue de Vaugirard
Paris (XV)

DEMANDE D' OUVRIERS
YUGOSLAVIENS
POUR L' INDUSTRIE

Tél. Vaugirard 69-52 à 69-56
Inter-Vaugirard 27 et 29
Adresse télégraphique:
Travetrang-Paris.

Désignation de l'établissement employeur (Raison sociale et adresse)
Lieu de l'emploi
Gare
Nom et adresse du représentant désigné en vue de recrutement
Indication éventuelle de la région où l'établissement désire que soit opéré le recrutement:

Nombre total d'ouvriers demandés: (A: Isolés
(B: En famille (1)
(C: Ouvrières

Nombre d'ouvriers par profession	Nombre d'ouvriers pour chaque profession selon la distinction		
profession	A	B	C

En ce cas, indiquer s'il est donné un emploi aux femmes et dans quelles conditions.

Опште напомене о природи посла (у радионици, под отвореним небом, у планини итд.):
 Назначити, према потреби нарочите опасности при раду (постојање неексплодираних граната итд.) (2)... ..

Члан 1.

Трајање уговора(3):

Предузеће обезбедиће за ово време сталан посао раднику потписнику овога уговора, почев од идућег дана по његовом доласку.

Радник се обавезује са своје стране да ће за исто време почев од идућег дана по свом доласку, обављати посао предвиђен овим уговором.

Послодавцу биће забрањено премештати радника без његовог пристанка и одобрења француског Министарства рада. У овоме случају, трошкове за премештаје сноси послодавац.

Послодавац неће моћи послати радника у француску колонију или у земљу стављену под протекторат Републике Француске.

Члан 2.

Ради се обично 6 дана у недељи и то нормално осам часова на дан или четрдесет осам часа недељно, осим изузетака предвиђених француским законодавством.

Што се тиче прекида рада током радног дана, празника, ноћног рада и прековременог рада, радник потписник овога уговора користиће се истим правима као и француски радници запослени у истом предузећу.

Члан 3.

Радник потписник овог уговора примаће за исти рад исту награду као и француски радници исте категорије који раде исти рад у истом предузећу, или у недостатку одговарајућих француских радника, награду која одговара нормалној и уобичајеној надници у том крају. Незнање француског језика не може послужити као разлог да се додели раднику за исти посао мања надница од наднице француског радника исте категорије у предузећу, или, ако таквих у предузећу нема, у том крају.

Он ће имати исто тако право на додатке на скупшћу који би могли бити додељени француским радницима, под резервом, међутим, да се не користи нарочитим користима, као бесплатним станом, храном добављеном по послодавцу уз јефтинију цену него што је нормална.

У овом последњем случају, накнадни додаци моћи ће бити смањени сразмерно користима које он ужива у натури.

Ни у ком случају радник не може бити присиљаван на уживање нарочитих користи предвиђених у предњем параграфу.

Observatoins générales sur la nature du travail (en atelier, en plein air, en montagne, etc.:
 Indiquer, le cas échéant, les dangers exceptionnels du travail (présence d'obus non éclatés, etc) (4)

Article premier

Durée du contrat (2):

L'établissement assurera pendant cette durée à dater du lendemain de son arrivée, un travail continu à l'ouvrier signataire du présent contrat.

L'ouvrier, de son côté, s'engage à effectuer pendant la même durée, à partir du lendemain de son arrivée, le travail prévu au contrat.

Il sera interdit à l'employeur de déplacer l'ouvrier, sans le consentement de ce dernier et l'autorisation du Ministère du Travail français. Dans ce cas les frais de déplacement seront à la charge de l'employeur.

L'employeur ne pourra pas envoyer l'ouvrier dans une colonie française, ou dans un pays placé sous le protectorat de la République Française.

Article 2.

Le travail usuel comporte 6 jours de travail par semaine avec un horaire normal de huit heures par jour ou quarante-huit heures par semaine, sous réserve des dérogations prévues par la législation française.

Quant aux arrêts du travail au cours de la journée de travail, jours de fête, travail de nuit et heures supplémentaires de travail, l'ouvrier signataire du contrat bénéficiera des mêmes droits que les ouvriers français travaillant dans la même entreprise.

Article 3.

L'ouvrier signataire du présent contrat recevra, à travail égal, une rémunération égale à celle des ouvriers français de même catégorie accomplissant le même travail dans la même entreprise, ou à défaut des ouvriers français remplissant ces conditions, une rémunération basée sur le taux normal et courant de la région. L'ignorance de la langue française ne peut servir de motif pour assigner à l'ouvrier à travail égal, un salaire inférieur à celui alloué aux ouvriers français de la même catégorie dans l'exploitation ou, à défaut, dans la région.

Il aura également droit aux indemnités de cherté de vie qui pourraient être accordées aux ouvriers français, sous réserve toutefois qu'il ne bénéficie pas d'avantages particuliers, tels que le logement gratuit, l'alimentation fournie par l'employeur à un taux inférieur au coût normal.

Dans ce dernier cas, les indemnités supplémentaires pourront être réduites dans une proportion correspondant aux avantages propres dont il bénéficie en nature.

En aucun cas l'ouvrier ne pourra être forcé de profiter des avantages particuliers prévus au paragraphe précédent.

2) У интересу је послодавца да по овој тачки даде што је могуће детаљније податке.

3) Три, шест, девет или дванаест месеци.

1) L'employeur a intérêt à fournir sur ce point des renseignements aussi détaillés que possible.

3) Trois, six, neuf ou douze mois.

Члан 4.

Најмања надница за сада гарантована раднику потписнику овога уговора јесте:

На сат
 На дан
 На акорд... ..

Послодавац је дужан да употреби радника потписника овога уговора у професији за коју је овај био ангажован.

Дефинитивна класификација и одговарајућа надница означена под условима утврђеним у члану 3 установиће се најкасније у року од месец дана по доласку радника.

У случају ако потписник овог уговора не би показао на месту запослења све захтевине професионалне способно сти, имаће да пристане да буде плаћен по тарифи која одговара његовој стварној категорији, под резервом, у случају потребе, одобрења Министарства рада.

Надница се плаћа искључиво у готовом новцу, периодично, најмање двапута на месец.

Члан 5.

Радник ће моћи становати по цени од око...

Радник ће се моћи хранити по цени од око...

Или:

Предузеће даје стан (бесплатно) (уз цену од.....)

Предузеће даје храну (бесплатно) (уз цену од.....)

Члан 6

У случају болести, старости или изнемоглости радници ће уживати користи француског законодавства о социјалном осигурању.

Све док на основу овога законодавства они не стекну право на потпору у случају болести, послодавац обезбеђује радницима лекарску негу и лекове: без одбитка

уз обуставу од наднице¹⁾ износа који претставља целу премију или део премије осигурања укљученог у корист радника.

У случају смрти, послодавац ће бити дужан да се стара о радниковој сахрани. Он ће се побринути да претседник општине изда посмртницу, и одмах ће обавестити мировног судију, дајући му све податке о покојнику, породици и наследству, с молбом да о томе извести југословенско Посланство у Паризу.

Члан 7

Радници уживаће у случају несреће при раду користи француског законодавства, које им обезбеђује новчану потпору, као и лекарску негу и лекове, без икаква плаћања са њихове стране.

Члан 8.

Путни трошкови, под уобичајеним превозним условима, од места ангажовања у Краљевини Југо-

¹⁾ Ова обустава ниуком случају неће смети прећи 2% од наднице.

Article 4.

Le salaire minimum actuellement garanti à l'ouvrier signataire du présent contrat est de:

A l'heure

A la journée

A la tâche

L'employeur est tenu d'utiliser l'ouvrier signataire du présent contrat dans la profession pour laquelle il a été engagé.

Le classement définitif et le salaire correspondant déterminés dans les conditions fixées à l'article 3 seront établis au plus tard un mois après l'arrivée de l'ouvrier.

Au cas où le signataire du présent contrat ne réunirait pas au lieu d'emploi les aptitudes professionnelles requises, il accepterait d'être payé au tarif de sa catégorie réelle, sous réserve, le cas échéant, de l'autorisation du Ministère du Travail.

Les salaires sont payés exclusivement en argent comptant, périodiquement au moins deux fois par mois.

Article 5.

L'ouvrier trouvera à se loger à un prix de...

... .. environ.

L'ouvrier trouvera à se nourrir à un prix de

... .. environ ou bien:

L'établissement fournit le logement (gratuitement) (moyennant un prix de)

L'établissement fournit la nourriture (gratuitement) (moyennant un prix de)

Article 6.

Les ouvriers bénéficieront, en cas de maladie de vieillesse ou d'invalidité, de la législation française sur les assurances sociales.

Jusqu'à ce qu'ils aient droit aux prestations en cas de maladie, en vertu de cette législation l'employeur assure aux ouvriers les soins médicaux et pharmaceutiques,

sans retenue

moyennant une retenue sur les salaires) représentant tout ou partie de la prime d'assurance contractée en faveur de l'ouvrier.

En cas de décès, l'employeur aura à s'occuper de l'enterrement de l'ouvrier. Il fera dresser l'acte de décès par le Maire, et préviendra immédiatement le Juge de Paix, en lui fournissant tous les renseignements sur le défunt, la famille et la succession et en le priant d'en aviser la Légation de Yougoslavie à Paris.

Article 7.

Les ouvriers bénéficieront en cas d'accident du travail, de la législation française qui leur assure une indemnité, ainsi que les soins médicaux et pharmaceutiques, sans aucun versement de leur part.

Article 8.

Les frais de voyage, dans les conditions habituelles de transport du lieu d'embauchage dans

¹⁾ Cette retenue, en aucun cas, ne devra dépasser 2% du salaire.

славији па до места радникова запослења у Француској падају на терет радника као и трошкови око исхране на путу. Ове ће трошкове послодавац предујмити и исти му се имају накнадити месечним обуставама од радникове наднице, у границама како то дозвољава француско законодавство (Члан 50 и 51 Кодекса о раду), то јест 10% и то највише до паушалне суме од двеста педесет франака.

Радник који испуни потпуну свој уговор примиће у тренутку истека овог уговора суму равну износу обустава вршених од његове наднице на основу предњих одредаба.

Члан 9.

У случају ако би радник пре истека свога уговора напустио без оправданог разлога послодавца који је платио трошкове његовог доласка, он ће бити дужан, независно од плаћања трошкова за отштету на коју може бити осуђен због раскида уговора, да врати послодавцу и трошкове доласка у оној висини, коју још дугује. Не плати ли радник ове трошкове, уступиће својим индивидуалним уговором своју надницу код свога новог послодавца, у границама предвиђеним Књигом I Кодекса о раду.

У случају ако би уговор био раскинут кривицом послодавца пре нормалног истека његовог рока, послодавац биће дужан да плати раднику путне трошкове до места ангажовања у његовој земљи порекла, не одузимајући тиме право раднику на отштету, коју би му могли досудити француски судови, нарочито за нагли раскид уговора.

Члан 10.

Послодавац ће имати право да раскине уговор у овим случајевима:

1) — Ако радник не испуњава услове уговора, а нарочито ако одбије да извршује рад оне врсте за коју је био ангажован, сем у случају штрајка, када ова одредба неће важити;

2) — Ако радник вређа или прети заступницима послодавца или њему самоме;

3) — У случају крађа и утаја од стране радника. Радник ће имати права да раскине уговор у следећим случајевима.

1) — Ако се послодавац не придржава одредаба овог уговора;

2) — У случају вређања и насиља од стране послодавца или његовог заступника;

3) — Ако, упркос његовом тражењу, послодавац задржи и неће да врати раднику његове личне исправе;

4) — Ако је позват на отслужење своје војне службе, или у случају мобилизације.

Члан 11.

Свака тешкоћа која би се могла појавити између предузећа—послодавца и радника потписника овог уговора, биће одмах достављена, било непосредно било преко конзуларних власти, на француском

le Royaume de Yougoslavie au lieu de travail en France sont à la charge de l'ouvrier, ainsi que les frais de nourriture pendant la durée du voyage. Ces frais sont avancés par l'employeur et lui seront remboursés au moyen de retenue sur les salaires de l'ouvrier, dans les limites admises par la Législation Française (Art. 50 et 51 du Code du Travail) soit 10% jusqu'à concurrence d'une somme forfaitaire de deux cent cinquante francs.

L'ouvrier ayant intégralement rempli son contrat recevra au moment de l'expiration de ce contrat une somme égale au montant des retenues opérées sur son salaire en vertu des dispositions susvisées.

Article 9.

Au cas où l'ouvrier, avant l'expiration de son contrat, quitterait, sans cause licite, l'employeur qui a acquitté les frais de son introduction, il sera tenu, indépendamment des dommages-intérêts dont il pourrait être passible pour rupture de contrat, de rembourser le montant de ces derniers, dont il ne serait pas encore libéré. Faut de ce remboursement et jusqu'à concurrence de la somme restant due, il fait cession, par son contrat individuel, de son salaire chez son nouvel employeur, dans les limites prévues par le Livre Ier du Code du Travail.

Au cas où le contrat serait rompu par la faute de l'employeur avant la date normale de son expiration, le dit employeur sera tenu de payer à l'ouvrier les frais de voyage jusqu'au lieu d'embauchage de son pays d'origine, sans préjudice de tous dommages-intérêts qui pourraient être alloués par les tribunaux français, notamment pour brusque rupture du contrat.

Article 10.

L'employeur aura le droit de résilier le contrat dans les cas suivants:

1' — Si l'ouvrier n'observe pas les clauses du contrat et notamment refuse d'exécuter les travaux de l'emploi pour lequel il été engagé, sauf en cas de grève où cette disposition ne sera pas valable;

2' — Si l'ouvrier injurie ou menace ses représentants ou lui-même;

3' — En cas de viols et de fraudes de la part de l'ouvrier.

L'ouvrier aura le droit de résilier le contrat dans les cas suivants:

1' — Si l'employeur n'observe pas les clauses du présent contrat, sauf en cas de lock-out, où cette disposition ne sera pas valable;

2' — En cas d'injures et voies de fait de la part de l'employeur ou de son représentant;

3' — Si malgré ses réclamations, l'employeur conserve et refuse de lui restituer ses documents personnels;

4' — S'il est appelé pour accomplir son service militaire ou en cas de mobilisation.

Article 11.

Toute difficulté pouvant surgir entre l'établissement employeur et l'ouvrier signataire du présent contrat sera immédiatement signalée, soit directement, soit par l'intermédiaire des auto-

или српско-хрватско-словеначком језику, Министарству рада (Отсек за инострану радну снагу, Париз, 391, улица Вожирад) Телефон: Вожирад 69-52 до 69-56, Интер-Вожирад 27 и 29. Телеграфска адреса: Траве-транг-Париз.

Рађено у.....дне.....

Потпис послодаваца

Виза Администрације.

rités consulaires, en langue française ou en langue serbo-croato-slovène, au Ministère du Travail (Service de la Main-d' Oeuvre Etrangère, Paris, 391 rue de Vaugirard). Téléphone: Vaugirard 69-52 à 69-56, Inter-Vaugirard 27 et 29. Adresse téléphonique: Travetrang-Paris.

Fait à 19

Signature de l' employeur:

Visa de l'Administration.

§ 2

Овај Закон ступа на снагу кад га Краљ потпоше и кад се обнародује у „Службеним новинама“, а обавезну силу добија пошто се испуни одредба чл. 20 става реченог уговора.

Препоручујемо свима нашим Министрима да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да се поковавају.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије

Пов. Бр. 4224

Рег. ознака.

11 прилога (једанаест)

Предлог закона о Споразуму о стажијерима између Краљевине Југославије и Француске Републике.

ГОСПОДИНЕ ПРЕТСЕДНИЧЕ,

Част нам је у прилогу под 1/1 доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља, којим смо овлашћени да у смислу чл. 63: Устава Краљевине Југославије, изнесемо на решавање пред Народно Претставништво, Предлог закона о Споразуму о стажијерима, закљученом и потписаном у Паризу 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и Републике Француске.

У прилогу под 2/2 част нам је доставити Вам десет примерака горепоменутог предлога закона, са

образложењем, с молбом, да исти изволите поднети на решавање Народној скупштини.

Изволите примити, Господине Претседниче, уверење о нашем особитом поштовању.

Министар социјалне политике
и народног здравља,

И. Пуцел, с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Јеџић, с. р.

МИ

АЛЕКСАНДАР I.

По милости Божјој и вољи народној
Краљ Југославије

На предлог нашег Министра социјалне политике и народног здравља и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова да могу на основу Члана 63 Устава Краљевине Југославије, поднети Народно претставништву на решавање:

Предлог закона о Споразуму о стажијерима, закљученом и потписаном у Паризу, 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и Републике Француске.

Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

АЛЕКСАНДАР с. р.

28 фебруара 1933 г.
Београд.

Министар социјалне политике
и народног здравља,
И. Пуцел, с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јеџић, с. р.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ:

Између Југославије и Француске закључен је и потписан је, у Паризу 29 јула 1932 године Споразум о стажирерима. Као стажирерима сматрају се држављани једне од обеју земаља који одлазе у ону другу земљу ради усавршавања у трговачкој или професионалној пракси. Дозволе за боравак и

рад у оно другој земљи дају се за годину дана, а изузетно се могу продужити за шест месеци. Овај Споразум о стажирерима важи од 31 децембра 1932 године, стим да се прећутно продужава сваки пут на годину дана, ако не буде откаван пре 1 октобра за крај дотичне године.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије.

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА

о

Споразуму о стажирерима, закљученом и потписаном у Паризу, 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и Републике Француске, који гласи:

§ 1

Одобрава се и добија законску силу Споразум о стажирерима, закључен и потписан у Паризу 29 јула 1932 године, између Краљевине Југославије и

Републике Француске, чији текст у оригиналу и преводу гласи:

СПОРАЗУМ

између Краљевине Југославије и надлежних власти Републике Француске у циљу да се олакша примање стажирера у обама земљама.

У циљу да се помогне професионално образовање југословенских и француских стажирера, потписани претставници Социјалне политике Краљевине Југославије и Француског Министарства рада закључили су, под резервом одобрења њихових респективних Влада, следећи споразум:

Члан 1

Овај споразум примењује се на „стажирере“ то јест на држављане једне од обеју земаља који одлазе у ону другу земљу за ограничен период времена, да се тамо усаврше у трговачкој или професионалној пракси те земље, закључујући при том запослење у одговарајућем индустријском или трговачком предузећу.

Стажирерима ће бити допуштено да се упосле под условима утврђеним у следећим члановима, при чему се неће моћи узимати у обзир стање радне пијаче дотичне професије.

Члан 2

Стажирери могу бити мушкарци или женске. У начелу, они не треба да су стари преко тридесет година.

Члан 3

Допуштење се даје у начелу за годину дана. Изузетно, оно ће се моћи продужити за шест месеци.

Члан 4

Број допуштења која ће се дати стажирерима сваке од обеју држава на основу овог споразума не може прећи 150 годишње.

ARRANGEMENT

entre le Royaume de Yougoslavie et les autorités compétentes de la République Française dans le but de faciliter l'admission des stagiaires dans les deux pays.

En vue de favoriser la formation de stagiaires yougoslaves et français au point de vue professionnel, les représentants soussignés de la Prévoyance Sociale du Royaume de Yougoslavie et du Ministère du Travail de France, ont, sous réserve de l'approbation de leurs Gouvernements respectifs, conclu l'arrangement suivant;

Article 1er

Le présent arrangement s'applique aux „stagiaires“ c'est-à-dire aux ressortissants de l'un des deux pays qui se rendent dans l'autre pays pour une période délimitée, afin de s'y perfectionner dans les usages commerciaux ou professionnels de ce pays tout en y occupant un emploi dans un établissement industriel ou commercial.

Les stagiaires seront autorisés à occuper un emploi dans les conditions fixées par les articles ci-après sans que la situation du marché du travail dans la profession dont il s'agit puisse être prise en considération.

Article 2.

Les stagiaires peuvent être de l'un ou de l'autre sexe. En principe, ils doivent ne pas avoir dépassé l'âge de trente ans.

Article 3.

L'autorisation est donnée en principe pour une année. Elle pourra exceptionnellement être prolongée pour six mois.

Article 4.

Le nombre des autorisations qui seront accordées aux stagiaires de chacun des deux Etats en vertu du présent arrangement, ne devra pas dépasser 150 par an.

Ово ограничење биће независно од броја стажијера сваке од обеју Држава који већ бораве на територији оне друге Државе на основу овог споразума. Оно ће се примењивати, па ма колико било трајање за које допуштења издата у току једне године буду била одобрена и за које време буду била искоришћена.

Ако овај контингент од 150 допуштења не би био достигнут у току једне године од стране стажијера једне од обеју Држава, она не може смањити број допуштења издатих стажијерима оне друге Државе, ни пренети у идућу годину неискоришћени остатак тог контингента.

Тај максимум од 150 важи до 31 децембра 1932, а за сваку идућу годину од 1 јануара до 31 децембра.

Међутим, исти ће се накнадно моћи мењати на основу спорава до ког би дошло на предлог једне од обеју Држава најкасније до 1 децембра за наредну годину.

Члан 5.

Надлежне власти моћи ће довољавати пријем стажијера само онда ако се послодавци који их упосле обавезу према овим властима, да ће ове стажијере чим буду обављали нормалне послове награђивати, тамо где постоје колективне конвенције по тарифи утврђеној овим конвенцијама, а тамо где ових конвенција нема, по нормалној и уобичајеној висини награде у дотичној професији и дотичном крају. У осталим случајевима, послодавци ће морати да се обавезу да ће им давати награду која одговара вредности њихових услуга.

Члан 6

Стражијери који буду желели да се користе одредбама овог споразума, мораће свој захтев упутити власти којој је, у њиховој Држави, стављено у дужност да централише молбе стажијера за њихову професију. Они ће морати дати у својој молби све потребне податке и нарочито назначити индустриско или трговачко предузеће у коме имају бити запослени. Овој власти припада право испитивања да ли има места достављању поменуте молбе одговарајућој власти оне друге Државе, водећи рачуна о годишњем контингенту на који она има права и о распореду тог контингента који она буде сама утврдила између разних професија и да је, према случају, достави надлежним властима оне друге Државе.

Надлежне власти обеју Држава учиниће све што могу да обезбеде упућивање молби у најкраћем року.

Члан 7

Надлежне власти постараће се свима силама да би се одлуке административних власти о уласку и боравку стажијера хитно доносиле. Оне ће се, тако исто, трудити да најбрже изравнају тешкоће које би се могле појавити односно уласка или боравка стажијера.

Члан 8

Свака од обеју Влада доставиће до знања оној другој Влади, у првом месецу по ступању на снагу

Cette limite sera indépendante du nombre des stagiaires de chacun des deux Etats résidant déjà sur le territoire de l'autre Etat en vertu du présent arrangement. Elle s'appliquera quelle que soit la durée pour laquelle les autorisations délivrées au cours d'une année auront été accordées et pendant laquelle elles auront été utilisées.

Si ce contingent de 150 autorisations n'était pas atteint au cours d'une année par les stagiaires de l'un des deux Etats, celui-ci ne pourrait pas réduire le nombre des autorisations données aux stagiaires de l'autre Etat, ni reporter sur l'année suivante le reliquat inutilisé de ce contingent.

Ce maximum de 150 joue jusqu'au 31 Décembre 1932 et pour chacune des années suivantes du 1er Janvier au 31 Décembre.

Il pourra toutefois être modifié ultérieurement en vertu d'un accord qui devra intervenir sur la proposition de l'un des deux Etats le 1er Décembre au plus tard pour l'année suivante.

Article 5.

Les stagiaires ne pourront être admis par les autorités compétentes que si les employeurs que les occuperont s'engagent, envers ces autorités, dès que ces stagiaires rendront des services normaux, à les rémunérer là où il existe des Conventions collectives d'après le tarif fixé par ces Conventions, là où il n'en existe point, d'après les taux normaux et courants de la profession et de la région. Dans les autres cas, les employeurs devront s'engager à leur donner une rémunération correspondant à la valeur de leurs services.

Article 6.

Les stagiaires qui désireront bénéficier des dispositions du présent arrangement, devront en faire la demande à l'autorité chargée, dans leur Etat, de centraliser les demandes des stagiaires pour leur profession. Ils devront donner, dans leur demande, toutes les indications nécessaires et faire connaître notamment l'établissement industriel ou commercial dans lequel ils doivent être employés. Il appartiendra à ladite autorité d'examiner s'il y a lieu de transmettre ladite demande à l'autorité correspondante de l'autre Etat, en tenant compte du contingent annuel auquel elle a droit et de la répartition de ce contingent qu'elle aura arrêtée elle-même entre les diverses professions et de la transmettre, le cas échéant, aux autorités compétentes de l'autre Etat.

Les autorités compétentes des deux Etats feront tout leur possible pour assurer l'instruction des demandes dans le plus court délai.

Article 7.

Les autorités compétentes feront tous leurs efforts pour que les décisions des autorités administratives concernant l'entrée et le séjour des stagiaires admis interviennent d'urgence. Elles s'efforceront également d'aplanir avec la plus grande rapidité les difficultés qui pourraient surgir à propos de l'entrée ou du séjour des stagiaires.

Article 8.

Chacun des deux Gouvernements fera connaître à l'autre Gouvernement, dans le mois qui suivra la mise

гу овог споразума, власт или власти којима буде оставила у дужност централисање молби држављана своје државе и поступање по молбама држављана оне друге Државе.

Члан 9

Овај споразум остаје на снази до 31 децембра 1932. После тога, он ће се прекутно продуживати и то сваки пут опет на годину дана, сем ако не буде отказан од једне од обеју страна пре 1 октобра за крај дотичне године.

Међутим, у случају отказа, допуштења дата на основу овог споразума остаће на снази ва оно време за које буду била дата.

Рађено у Паризу, у два примерка 29 јула 1932 године.

(М. П.) Ерно, с. р.

(М. П.) М. Сјалајковић, с. р.

en vigueur du présent arrangement, là où les autorités qu'il aura chargées de centraliser les demandes des ressortissants de son Etat et de donner suite aux demandes des ressortissants de l'autre Etat.

Article 9.

Le présent arrangement reste en vigueur jusqu'au 31 Décembre 1932. Il sera prorogé ensuite par tacite reconduction et chaque fois pour une nouvelle année à moins qu'il ne soit dénoncé par une des deux parties avant le 1er octobre pour la fin de l'année.

Toutefois, en cas de dénonciation, les autorisations accordées en vertu du présent arrangement resteront valables pour la durée pour laquelle elles ont été accordées.

Fait à Paris, en double exemplaire le 29 Juillet 1932.

(L. S.)

M. Spalickoté m. p.

(L. S.)

Herriot m. p.

§ 2

Овај Закон ступа на снагу и добија обавезну силу кад га Краљ потпише и кад се обнародује у „Службеним Новинама“.

Препоручујемо свима Нашим Министрима да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.—

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије

Пов. Бр. 4226

Рег. ознака

Београд. 1 марта 1933 год.

Једанаест прилога

Предмет:

Предлог закона о Допунском акту уз Међународну конвенцију о превозу робе железницом (М. К. Р.)

Господине Претседниче,

Част нам је у прилогу под .1 доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља, којим смо овлашћени, да у смислу члана 63 Устава Краљевине Југославије, изнесемо пред Народно претставништво предлог закона о Допунском акту уз Међународну конвенцију о превозу робе железницама (М. К. Р.) закљученој и потписаној у Берну 23. октобра 1924 год. закљученом и потписаном у Берну 2 септембра 1932 године.

У прилогу под .2 част нам је доставити Вам десет примерака горе наведеног Предлога закона

са образложењем, с молбом да га изволите изнети на решавање Народној скупштини.

Изволите примити, Господине Претседниче, уверење нашег особитог поштовања.

Министар саобраћаја,
Лаз. Радивојевић с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевђић с. р.

МИ
А Л Е К С А Н Д А Р I
по милости Божјој и вољи народној
Краљ Југославије

На предлог Нашег Министра саобраћаја и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар саобраћаја и Наш Министар иностраних послова да могу на основу члана 63 Устава Краљевине Југославије поднети Народном претставништву на решавање:

Предлог закона о Допунском акту уз Међународну конвенцију о превозу робе железницама (М. К. Р.) закључену и потписану у Берну 23 октобра 1924 године, закљученом и потписаном у Берну 2 септембра 1932 године.

Наш Министар Саобраћаја и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

АЛЕКСАНДАР с. р.

28 фебруара 1933 године
у Београду

Министар саобраћаја,
Лаз. Радивојевић с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић с. р.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

По закону од 7 септембра 1928 године о Међународној конвенцији о превозу путника и пртљага на железницама и о Међународној Конвенцији о превозу робе на железницама, који је објављен у Бр. 226-L-XXIV „Службених новина“ од 29 септембра 1928 године, ступиле су првог октобра 1928 године на снагу речене Конвенције које су закључене у Берну 23 октобра 1924 године.

Протокол потписивања поменуте Међународне конвенције о превозу робе на железницама (види стр. 1195 истог броја „Службених новина“) садржи прелазне одредбе којима се, обзиром на нагле промене вредност новца, даје право свима Државама потписницама да могу, за време од четири године

највише, рачунајући од дана ступања на снагу исте Конвенције, тарифским одребама или мерама државне власти мењати одредбе чланова 17, 19, 21, 29 и 36 исте Конвенције (види стр. 1081-1085, 1092, 1093, 1098 и 1099 „Службених новина“). Према томе, те одреде су важиле до 1 октобра 1932 године. Како пак и садашња монетарна и економска ситуација чине потребним одржавање тих прелазних одредаба, закључен је у Берну, 2 септембра 1932 године, Допунски акт којим се важење тих одредаба продужује све до дана ступања на снагу текста који ће резултовати са наредне Конференције. Између осталих и пуномоћник наше државе потписао је овај Акт.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА

О Допунском акту уз Међународну конвенцију о превозу робе железницама (М. К. Р.), закључену и потписану у Берну 23 октобра 1924 год закљученом и потписаном у Берну 2 септембра 1932 године који гласи:

§ 1

Одобрава се и добија законску силу Допунски акт уз Међународну конвенцију о превозу робе железницама закључену и потписану у Берну, 23

октобра 1924 године закључен и потписан у Берну 2 септембра 1932 године, чији текст у оригиналу и преводу гласи:

ДОПУНСКИ АКТ

уз

Међународну конвенцију о превозу робе на железницама (М. К. Р.), потписану у Берну 23 октобра 1924 године.

Немачка, Аустрија, Белгија, Бугарска, Данска; Слободна варош Данциг, Естонија, Угарска, Италија, Летонија, Лихтенштајн, Луксембург, Норвешка, Хо-

ACTE ADDITIONNEL

à la

Convention internationale signée à Berne le 23 octobre 1924 et concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.)

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville libre de Dantzig, l'Estonie, la France, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie,

ландија, Пољска, Румунија, Шведска, Швајцарска, Чехословачка, Турска и Југославија см трајући

Да је садашња монетарна и економска ситуација таква да чине потрбним одржавање Прелазних одредаба, које су предмет главе II Протокола потписивања Међународне конвенције о превозу робе на железницама (М. К. Р.) од 23 октобра 1924,

да, на основу реченог протокола, ове Прелазне одредбе треба да престану 1 октобра 1932,

да је, према томе, потребно да се одрже речене Прелазне одредбе до ступања на снагу текста који ће резултовати са наредне Конференције за ревизију Међународне конвенције о превозу робе на железницама (М. К. Р.)

именовале су као своје Пуномоћнике:

Немачка: Господина Е. Dankworth, Саветника посланства, Отправника послова Немачке а. и. у Берну.

Аустрија: Његову екселенцију Господина М. Hoffinger, Министра Аустрије у Берну, и Господина F. Jelinek, Министарског саветника у Федералном министарству трговине и саобраћаја,

Белгија: Господина Е. Du Bois, Отправника послова Белгије а. и. у Берну,

Бугарска: Господина Д. Минкова, Отправника послова Бугарске а. и. у Берну,

Данска: Господина Грофа Е. Н. Schack, Саветника посланства, Отправника послова Данске а. и. у Берну,

Слободна варош Данциг: Његову екселенцију Господина J. de Modzelewski, Министра Пољске у Берну,

Естонија: Његову екселенцију Господина А. Schmidt, Министра Естоније у Швајцарској,

Француска: Његову екселенцију Господина П. de Marcilly, Амбасадора Француске у Берну,

Угарска: Господина А. Nanassy, Владиног саветника, Главног инспектора државних железница,

Италија: Његову екселенцију Господина G. Marchi, Министра Италије у Берну,

Летонија: Господина J. Klavixs-Ellansky, Генералног консула Летоније у Берну,

Лихтенштајн: Господина Е. Beck, Отправника послова Лихтенштајна у Берну,

Луксембург: Господина J. Elter, Консула Луксембурга у Ловани,

Норвешка: Господина Н. Birkeland, Саветника посланства, Отправника послова Норвешке а. и. у Берну.

Холандија: Његову екселенцију Господина W. I. Doude van Troostwijk, Министра Холандије у Берну,

Пољска: Његову екселенцију Господина J. de Modzelewski, Министра Пољске у Берну,

Румунија: Господина V. Statesko, Економског саветника Посланства Румуније у Берну,

Шведска: Господина K. A. Belfrage, Отправника послова Шведске а. и. у Берну,

Швајцарска: Господина Н. Hunziker, Директора одељења железница Федералног департмана пошта и железница,

la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie et la Yougoslavie, considérant

que la situation monétaire et économique actuelle est de nature à rendre nécessaire le maintien des Dispositions transitoires, objet du chapitre II du Protocole de signature de la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.),

qu'en vertu dudit Protocole, ces Dispositions transitoires doivent prendre fin le 1-er octobre 1932,

qu'il est par conséquent nécessaire de maintenir lesdites Dispositions transitoires jusqu'à l'entrée en vigueur du texte qui résultera de la prochaine Conférence de révision de la C.I.M.,

ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir;

L'Allemagne: Monsieur W. Dankwort, Conseiller de Légation, Chargé d'Affaires d'Allemagne a. i. à Berne;

L'Autriche: Son Excellence Monsieur M. Hoffinger, Ministre d'Autriche à Berne, et Monsieur F. Jelinek, Conseiller ministériel au Ministère fédéral du Commerce et des Communications;

La Belgique: Monsieur E. Du Bois, Chargé d'Affaires de Belgique a. i. à Berne;

La Bulgarie: Monsieur D. Mikoff, Chargé d'Affaires de Bulgarie à Berne;

Le Danemark: Monsieur le Comte E. H. Schack, Conseiller de Légation, Chargé d'Affaires de Danemark a. i. à Berne;

La Ville libre de Dantzing: Son Excellence Monsieur J. De Modzelewski, Ministre de Pologne à Berne;

L'Estonie: Son Excellence Monsieur A. Schmidt, Ministre d'Estonie en Suisse;

La France: Son Excellence Monsieur H. De Marcilly, Ambassadeur de France à Berne;

La Hongrie: Monsieur A. Nanassy, Conseiller de Gouvernement, Inspecteur en chef des Chemins de fer de l'Etat;

L'Italie: Son Excellence Monsieur G. Marchi, Ministre d'Italie à Berne;

La Lettonie: Monsieur J. Klavixs-Ellansky, Consul général de Lettonie à Berne;

Le Liechtenstein: Monsieur E. Beck, Chargé d'Affaires de Liechtenstein à Berne;

Le Luxembourg: Monsieur J. Elter, Consul de Luxembourg à Lausanne;

La Norvège: Monsieur H. Birkeland, Conseiller de Légation, Chargé d'Affaires de Norvège a. i. à Berne;

Les Pays-Bas: Son Excellence Monsieur W. I. Doude van Troostwijk, Ministre de Pays-Bas à Berne;

La Pologne: Son Excellence Monsieur J. de Modzelewski, Ministre de Pologne à Berne;

La Roumanie: Monsieur V. Statesco, Conseiller économique de la Légation de Roumanie à Berne;

La Suède: Monsieur K. A. Belfrage, Chargé d'Affaires de Suède a. i. à Berne;

La Suisse: Monsieur H. Hunziker, Directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer;

Чехословачка; Господина *Z. Prochazka*, Саветника посланства, Отправника послова Чехословачке у Берну,

Турска: *Nedim Veysel Bey*, Отправника послова Турске а. и. у Берну,

Југославија: Господина *Д. Марковића*, Начелника Комерцијалној одељења у Краљевском Министарству саобраћаја.

који су се, у присуству и са учешћем Делегата Комисије за управу територије Сарског басена, пошто су један другоме саопштили своја пуномоћја, нађена у добром и прописном облику, сагласили у овоме:

I

Рок од 4 године утврђен Прелазним Одредбама, које су предмет главе II Протокола потписивања Међународне конвенције о превозу робе на железницама (М. К. Р.) од 23 октобра 1924 године продужава се, почев од 1 октобра 1932, до дана ступања на снагу текста, који ће резултовати са наредне Конференције за ревизију М. К. Р.

II

С погледом на хитност и важне интересе који су у питању, овај ће Акт ступити на снагу између Држава, које га буду ратификовале, десетог дана после дана, кога Федерална Швајцарска влада буде нотификовала заинтересованим Владама депоновање ратификација.

Овај Акт остаје отворен за потпис до 15 септембра 1932, а после тога датума, за приступање Држава, које учествују у Међународној конвенцији од 23 октобра 1924.

Швајцарска Влада прима на себе да прикупи и нотификује приступања и ратификације.

У ПОТВРДУ ЧЕГА су Пуномоћници горе побројани и Делегат Комисије за управу територије Сарског басена, потписали овај Акт.

РАЂЕНО У БЕРНУ, другог септембра хиљаду девет стотина тридесет и друге, у једном једином примерку, који ће остати депонован у Архиви Швајцарске Конфедерације, и од кога ће по један аутентични препис бити достављен свакој од страна.

За Немачку: *Dankworth*
 За Аустрију: *Hoffinger et Dr. F. Jelinek.*
 За Белгију: *E. Du Bois.*
 За Бугарску: *Д. Муксв.*
 За Данску: *Д. Н. Schack.*
 За слободну најуш Данциг: *J. de Modzevski.*
 За Естонију: *A. Schmidt.*
 За Француску: *H. de Marcilly.*
 За Мађарску: *Dr. Hanassy.*
 За Италију: *G. Marchi.*
 За Летонија: *J. Klavins-Ellansky,*
 За Лихтенштајн: *E. Beck.*
 За Луксембург: *Jules Elter.*
 За Норвешку: *Hersleb Birkeland*
 За Холандију: *W. Doude van Troostwijk*
 За Пољску: *J. de Modzelewski.*
 За Румунију: *Viktor Statesco.*
 За Шведску: *Kurt A. Belfrage.*

La Tchécoslovaquie: Monsieur *Z. Prochazka*, Conseiller de Légation, Chargé d'Affaires de Tchécoslovaquie a. i. à Berne;

La Turquie: *Nedim Veysel bey*, Chargé d'Affaires du Turquie a. i. à Berne;

La Yougoslavie: Monsieur *D. Markovitch*, Chef du Département commercial au Ministère Royal des Communications;

lesquels, en présence et avec la participation du Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire de Bassin de la Sarre, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

I.

Le délai de quatre ans fixé par les Dispositions transitoires qui font l'objet du chapitre II du Protocole de signature de la Convention internationale du 23 octobre 1924 concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) est prolongé, à partir du 1-er octobre 1932, jusqu'à la date de l'entrée en vigueur du texte qui resultera de la prochaine Conférence de révision de la C. I. M.

II.

Vu l'urgence et les intérêts importants qui sont en jeu, le présent Acte entrera en vigueur entre les Etats qui l'auront ratifié, dix jours après la date à laquelle le Gouvernement fédéral suisse aura notifié aux Gouvernements intéressés le dépôt des ratifications.

La présent Acte demeure ouvert jusqu'au 15 septembre 1932 à la signature et, après cette date, à l'adhésion des Etats qui participent à la Convention internationale du 23 octobre 1924.

Le Gouvernement suisse se charge de recueillir et de notifier les adhésions et les ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-dessus et le Délégué de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre ont signé le présent Acte.

Fait à Berne, le deux septembre mil neuf cent trente-deux, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération Suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Pour l'Allemagne: *Dankworth.*
 Pour l'Autriche: *Hoffinger, Dr. F. Jelinek.*
 Pour la Belgique: *E. Du Bois.*
 Pour la Bulgarie: *D. Mikoff.*
 Pour le Danemark: *E. H. Schack.*
 Pour la Ville libre de Dantzing: *J. de Modzelewski.*
 Pour l'Estonie: *A. Schmidt.*
 Pour la France: *H. de Marcilly.*
 Pour la Hongrie: *Dr. Hanassy.*
 Pour l'Italie: *G. Marchi.*
 Pour la Lettonie: *J. Klavins-Ellansky.*
 Pour le Liechtenstein: *E. Beck.*
 Pour le Luxembourg: *Jules Elter.*
 Pour la Norvège: *Hersleb Birkeland.*
 Pour les Pays-Bas: *W. Doude van Troostwijk.*
 Pour la Pologne: *J. de Modzelewski.*
 Pour la Roumanie: *Viktor Statesco.*
 Pour la Suède: *Kurt A. Belfrage.*

За Швајцарску: *Huntziker*.
 За Чехословачку: *Dr. Prochazka*.
 За Турску: *Nedim Veysel*.
 За Југославију *Др. Д. Марковић*.
 За Комисију управе територије Сарског басена:
T. Courtilet.

Pour la Suisse: *Huntziker*.
 Pour la Tchécoslovaquie: *Dr. Prochazka*.
 Pour la Turquie: *Nedim Veysel*.
 Pour la Yougoslavie: *D. Marković*.
 Pour la Commission de Gouvernement du terri-
 toire du bassin de la Sarre: *T. Courtilet*.

§ 2

Овај закон ступа у живот кад га Краљ потпише и када се обнародује у „Службеним новинама“ а обавезну силу добија пошто се испуни одредба члана II, става 1 реченог допунског акта.

Препоручујемо свима нашим Министрима да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му са поковају.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА

Краљевине Југославије
 Пов. бр. 4227
 Рег. овнака

(11) прилога једанаест

Предмет: Предлог закона
 о међународној конвен-
 цији о теретним линијама.

ГОСПОДИНЕ ПРЕТСЕДНИЧЕ,

Част нам је у прилогу под .1 доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља, којим смо овлашћени да у смислу чл. 63 Устава Краљевине Југославије изнесемо на решавање пред Народно претставништво предлог закона о Међународној конвенцији по теретним линијама, закљученој и потписаној у Лондону, 5 јула 1930 год.; са Закључним протоколом од истог дана са приловима I, II, III и IV и са закључним Актом Међународне конвенције о теретним линијама 1930 год.

У прилогу под .2 част нам је доставити Вам

10 примерака горе наведеног предлога закона, са приловима, с молбом, да исти изволите изнети на решавање Народној скупштини.

Изволите примити, Господине Претседниче, уверење о нашем особитом поштовању.

Министар саобраћаја
 Лаз. Радивојевић, с. р.

Министар иностраних послова
 В. Д. Јевтић, с. р.

МИ
АЛЕКСАНДАР I

по милости Божјој и вољи народној
 Краљ Југославије,

На предлог Нашег Министра саобраћаја и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар саобраћаја и Наш Министар иностраних послова да могу на основу чл. 63 Устава Краљевине Југославије, поднети Народно претставништву на решавање:

Предлог закона о Међународној конвенцији о теретним линијама, закљученој и потписаној у Лондону 5 јула 1930 године са Закључним протоколом од истог дана; са приловима под I, II, III

IV и закључним Актом Међународне конвенције о теретним линијама 1930. године.

Наш Министар саобраћаја и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

АЛЕКСАНДАР, с. р.

28 фебруара 1933 год.
 у Београду

Министар саобраћаја,
 Лазар Радивојевић, с. р.

Министар иностраних послова
 В. Д. Јевтић, с. р.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

У циљу заштите људског живота и сопствености на мору, закључена је у Лондону 5 јула 1930 године, Међународна конвенција о теретним линијама којом су утврђени принципи и правила о границама до којих ће бити допуштено товарење бродова намењених за међународна путовања.

Одредбе ове Конвенције имају се применити на све бродове који врше међународна путовања и који припадају земљи чија Влада учествује у Конвенцији, изузимајући: ратне бродове, бродове искључиво намењене риболову, јахте за забаву, бродове који не превозе ни путнике ни терет и бродове са запремином испод 150 тона.

У Конвенцији изложени су принципи по којима ће се примена утврђених правила вршити према равним категоријама бродова. При томе, бродови се, пре свега сматрају као нови бродови, ако је њихово грађење отпочето 1 јула 1932 или после тога; сви остали бродови сматрају се као „остали“. Сем тога, разлика се чини између бродова који крцају дрво на љуби, бродова—цистерна и бродова специјалних типова.

Сваки брод, на који се примењује Конвенција, мора имати прописно уверење о надвођу издато од стране надлежне власти сваке земље уговорнице. Предвиђен је начин контролисања кад се брод налази у којој страниј луци.

Конвенција ступа на снагу за сваку Државу на три месеца после дана депоновања њене ратификације, односно после дана депоновања њеног акта о приступу код Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске. Ратификовање могу извршити све Државе у чије је име Конвенција потписана, а ове остале Државе — међу њима и наша — могу истој приступити. Као дан првог ступања на снагу одређен је 1 јули 1932 године, под условима да дотле буде депоновано бар

пет ратификација; у противном, она ступа на снагу три месеца после дана када је пета ратификација депонована.

Конвенција се може отказати у свако доба, по истеку периода од пет година, рачунајући од дана када је истаступила на снагу за дотичну Државу која је жели отказати. Отказ ступа у дејство на годину дана после дана његовог пријема од стране Британске владе.

У Закључном Протоколу утврђено је да се Конвенција не примењује на бродове искључиво намењене пловидби на Великим Језерима Северне Америке и на бродове типа „лумбер скунер“ који припадају Америчким Сједињеним Државама и Француској. Сем тога, ту се предвиђа и сазив једне нове Конференције ради дискутовања питања која се односе на надвође бродова—цистерна.

Као саставни делови Конвенције, прикључени су јој ови прилози;

Прилог I садржи сто шест правила о одређивању максималних теретних линија за трговачке бродове разних категорија са потребним табелама и цртежима.

Прилог II обележава границе свих морских зона и периодичних предела, према којима имају бити и обележене теретне линије на бродовима који плове по тим зонама и пределима.

Прилог III јесте образац међународног уверења о надвођу.

Прилог IV садржи номенклатуру закона и правилника о теретним линијама који се сматрају као еквивалентни правилима енглеског „Борд оф Тред“ 1906.

Најзад Конвенцији је прикључен и закључни акт Међународне конференције о теретним линијама одржане 1930 године у коме су побројане све делегације које су у њој учествовале.

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА
КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА

О

МЕЂУНАРОДНОЈ КОНВЕНЦИЈИ О ТЕРЕТНИМ ЛИНИЈАМА ЗАКЉУЧЕНОЈ И ПОТПИСАНОЈ У ЛОНДОНУ, 5 ЈУЛА 1930 ГОДИНЕ, СА ЗАКЉУЧНИМ ПРОТОКОЛОМ ОД ИСТОГ ДАНА; СА ПРИЛОЗИМА ПОД I, II, III И IV И СА ЗАКЉУЧНИМ АКТОМ МЕЂУНАРОДНЕ КОНВЕНЦИЈЕ О ТЕРЕТНИМ ЛИНИЈАМА 1930 ГОДИНЕ.

који гласи:

§ 1.

Одобрава се и добија законску силу Међународна Конвенција о теретним линијама, закључена и потписана у Лондону, 5 јула 1930 године, са Закључним Протоколом од истог дана, са прилозима под I, II, III и IV и са Закључним актом Међународне Конвенције о теретним линијама 1930, чији текст у француском оригиналу и у преводу

гласи:

МЕЂУНАРОДНА КОНВЕНЦИЈА О ТЕРЕТНИМ ЛИНИЈАМА

УВОД

Владе Немачке, Уједињених држава Аустралије, Белгије, Канаде, Чилија, Кубе, Данске, Слободне вароши Данцига, Шпаније, Слободне Државе Ирске, Америчких Сједињених Држава, Финске, Француске, Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, Грчке, Индије, Исланда, Италије, Јапана, Јапану, Мексика, Норвешке, Новог Зеланда, Парагваја, Холандије, Перуа, Пољске, Португалије, Шведске, и Савеза Совјетских Социјалистичких Република; у жељи да се заштити људски живот и својственост на мору, одређивањем заједничких принципа и правила који се односе на границе до којих ће бити допуштено кретање бродова намењене за међународна путовања, одлучиле су да закључе једну конвенцију у том циљу и именовали су као своје пуномоћнике:

Влада Немачка:

- Г. Gustav-a Koenigs, Министарског диригента у Министарству саобраћаја Рајха, Тајног владиног саветника, Берлин.
Г. Arthur-a Werner, Министарског Саветника у Министарству Саобраћаја Рајха, Тајног правног саветника, Берлин.
Г. Професора Walter-a Laas, Директора Друштва за Класификацију „Германски Лојд“, Берлин.
Г. Karl-a Sturm, Директора-жераана See-Berufsgenossenschaft, Хамбург.

Влада Уједињених Држава Аустралије:

- Г. Капетана бојног брода Henry-a Priaulx Cayley, Royal Australian Navy, поморског аташеа Уједињених Држава Аустралије у Лондону.
Г. Vincent-a Cyril-a Duffy, Australia House.

Влада Белгијска:

- Г. Rouol-a Grimard, поморског инжењера, техничког Саветника у Централној Администрацији Морнарице.

Влада Канадска:

- Г. Alexander-a Johnston, Под-Министра Трговачке Морнарице.

Влада Чилска:

- Г. Капетана корвете Oscar-a Bunster, Поморског конструктора. Члана чилске поморске комисије у Лондону.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE.

PREAMBULE

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, du Mexique, de Norvège, de la Nouvelle Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes; étant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires:

Le Gouvernement d'Allemagne:

- M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat, Berlin.
M. Arthur Werner, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
M. le Professeur Walter Laas, Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd“ Berlin.
M. Karl Sturm, Directeur gérant de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

- M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaulx Cayley, Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.
M. Vincent Cyril Duffy, Australia House.

Le Gouvernement de Belgique:

- M. Raoul F. Grimard, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Le Gouvernement du Canada:

- M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Le Gouvernement du Chili:

- M. le Capitaine de corvette Oscar Bunster, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

Влада Кубанска;

Г. Guillermo Patterson, изванредног посланика и пуномоћног Министра у Лондону.

Влада Данска;

Г. Emil-a Krogh, Шефа Биро-а у Министарству за пловидбу и рибарство.

Г. Aage H. Larsen, Инжењер-конструктора у Министарству за пловидбу и за рибарство.

Г. J. A. Kørbing, Директора друштва „det Forende Dampskibsselskab, Копенхаген.

Г. Капетана H. P. Hagelberg, Претседника данског Удружења капетана трговачке морнарице.

Г. Erik-a Jacobsen, Жерана синдиката.

Влада Слободне Вароши Данциг;

Г. Alphonse-a Poklewski i Koziell, Трговачког Саветника у пољској Амбасади у Лондону.

Г. Waldemar-a Sieg, трговачког Саветника.

Влада Шпанска;

Г. Octaviano Morlinez-Barca, инжењера морнарице.

Влада Слободне Државне Ирске

Г. J. W. Dulanty, Комесара за трговину Слободне Државне Ирске у Великој Британији.

Г. T. J. Hegarty, бродског експерта у Департману за транспорт и за морнарицу, Министарства индустрије и трговине.

Влада Америчких Сједињених Држава:

Г. Herbert-a B. Walker, Председника америчког Удружења аматера пароброда.

Г. David-a Arnott, American Bureau of Shipping.

Г. Laurens-a Prior, Биро за пловидбу, Департман за трговину.

Г. Howard-a C. Towle, национални Савет америчких аматера.

Г. Samuel-a D. McComb, Marine Office of America.

Г. Капетана Albert-a F. Pillsbury, фирме Pillsbury and Gurtis, Сан Франциско.

Г. Robert J. Hand, Потпредседника друштва Standard Shipping Company, Њујорк.

Г. James-a Kennedy, Директора-жерана, Одељење за пловидбу, Gulf Refining Company, Њујорк.

Г. H. W. Warley, Потпредседника Ore Steamship Corporation, Њујорк.

Г. Контра адмирала у пензији John-a G. Tawresey, C. C., Морнарице Сједињених Држава United States Shipping Board.

Влада Финска;

Г. A. H. Saastmoinen, изванредног Посланика и пуномоћног Министра у Лондону.

Г. Капетана фрегате Birger-a Brandt, Финско удружење бродских капетана.

Le Gouvernement du Cuba:

M. Guillermo Patterson, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

Le Gouvernement de Danemark:

M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. Aage H. Larsen, Ingénieur-constructeur au Ministère de la Navigation et de la Pêche.

M. J. A. Kørbing, Directeur de la compagnie d'armement „det Forende Dampskibsselskab,“ Copenhagen.

M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat.

Le Gouvernement de la Ville Libre de Dantzig

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Waldemar Sieg, Conseiller commercial.

Le Gouvernement d'Espagne:

M. Octaviano Martinez-Barca, Ingénieur de la Marine.

Le Gouvernement de l'Etat Libre d'Irlande:

M. J. W. Dulanty, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne

M. T. J. Hegarty, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

M. Herbert B. Walker, Président de l'Association américaine des Armateurs de Navires à vapeur.

M. David Arnott, American Bureau of Shipping.

M. Laurens Prior, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.

M. Howard C. Towle, Conseil national des Armateurs américains.

M. Samuel D. McComb, Marine Office of America.

M. le Capitaine Albert F. Pillsbury, de la maison Pillsbury et Curtis, San Francisco.

M. Robert F. Hand, Vice-Président Standard Shipping Company, New-York.

M. James Kennedy, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.

M. H. W. Warley, Vice-Président Ore Steamship Corporation, New-York.

M. le Contre-Amiral en retraite John G. Tawresey, C. C., de la Marine des Etats-Unis, United States Shipping Board.

Le Gouvernement de Finlande:

M. A. H. Saastamoinen, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. le Capitaine de frégate Birger Brandt, Association finlandaise des capitaines de navire.

Влада Француска;

- Г. André Maurice *Haarbleicher*, Шефа-инжињера 1 класе поморске инжињерије, Директора Сервиса трговачке морнарице и поморског материјала у Министарству трговачке морнарице.
- Г. René Hippolyte Joseph-a *Lidemann*, помоћника Директора Сервиса поморских радова и Гачуководства у Министарству трговачке морнарице.
- Г. Jean-a Henri-a Theophile-a *Marie*, Главног инжињера поморске инжињерије, помоћника Директора Сервиса трговачке морнарице и поморског материјала у Министарству трговачке морнарице.
- Г. А. Н. А. de *Berthe*, Администратора-делегата Биро а Веритас.

Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске;

- Сер-а Henry F. *Oliver*, Адмирала морнарице, Royal Navy.
- Г. Капитана F. W. *Bate*, наутичког Саветника Сервиса трговачке морнарице, Board of Trade.
- Г. J. A. *Daniel*, главног бродског експерта, Board of Trade.
- Г. Капитана John-a Thomas-a *Edwards*, капетана дуге пловидбе у пензији.
- Сер-а Ernest-a W. *Glover*, Дом Пловидбе Уједињене Краљевине.
- Сер-а Norman-a *Hill*, Претседника Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
- Сер-а Charles-a *Hipwood*, Board of Trade.
- Г. J. Foster *King*, Главног инспектора у British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
- Г. Dr. J. *Montgomerie*, бродског шефа-експерта у Lloyd's Register of Shipping.
- Сер-а Charles-a J. O. *Sanders*, Претседника Load Line Committee, 1927—1929.
- Г. William-a Robert-a *Spence*, Генералног секретара националног Савеза морнара.
- Г. Капитана A. *Spencer*, капетана дуге пловидбе у пензији.

Влада Грчка:

- Г. Nicolas-a G. *Lely*, Генералног консула Грчке у Лондону.

Влада Индијска:

- Сер-а Geoffrey L. *Corbett*, Секретара у пензији Департамента за трговину индијске Владе.
- Г. Nowrojee Dababhoy *Allbless*, Претседника Scindia Steamships (Лондон), Limited.
- Г. Капитана Kavas *Ookerjee*, бродског инспектора друштва Scindia Steam Navigation Company, Limited, Бомбај.
- Г. Инжињер, капетана фрегате John-a Sutherland *Page* Краљевска индијска морнарица, шефа-инжињера и бродског експерта у пензији бенгалске владе.

Le Gouvernement de la France:

- M. André Maurice *Haarbleicher*, Ingénieur en Chef de 1^{re} Classe du Génie Maritime, Directeur des Service de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.
- M. René Hippolyte Joseph *Lidemann*, Directeur-adjoint des Service du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande;
- M. Jean Henri Théophile *Marie*, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Service de la Flotte de Commerce et du Matériel Naval au Ministère de la Marine Marchande.
- M. A. H. A. de *Berthe*, Administrateur-Délégué du Bureau Veritas.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d' Irlande du Nord:

- Sir Henry F. *Oliver*, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
- M. le Capitaine F. W. *Bate*, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.
- M. A. J. *Daniel*, Expert principal de navire, Board of Trade.
- M. le Capitaine John Thomas *Edwards*, Capitaine au long cours en retraite.
- Sir Ernest W. *Glover*, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.
- Sir Norman *Hill*, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
- Sir Charles *Hipwood*, Board of Trade.
- M. J. Foster *King*, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
- M. le Dr. J. *Montgomerie*, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.
- Sir Charles J. O. *Sanders*, Président du Load Line Committee, 1927—1929.
- M. William Robert *Spence*, Secrétaire-Général de l' Union Nationale des Marins.
- M. le Capitaine A. *Spencer*, Capitaine au long cours en retraite.

Le Gouvernment de Grèce:

- M. Nicolas G. *Lely*, Consul général de Grèce à Londres.

Le Gouvernement de l' Inde:

- Sir Geoffrey L. *Corbett*, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l' Inde;
- M. Nowrojee Dadabhoy *Allbless*, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.
- M. le Capitaine Kavas *Ookerjee*, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.
- M. l' Ingénieur capitaine de frégate John Sutherland *Page*, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

Влада Исландска;

- Г. Emila Krogh, Шефа Биро-а у данском Министарству за пловидбу и за рибарство.
 Г. Ааге Н. Larsen, Инжињера-конструктора у данском Министарству за пловидбу и за рибарство.
 Г. J. A. K rbing, Директора друштва „det Forenede Dampskibsselskab“, Копенхаген.
 Г. Капетана Н. Р. Hagelberg, Претседника данског Удружења капетана трговачке морнарице.
 Г. Erik-а Jacobsen, Жерана синдиката, Данска.

Влада Италијанска;

- Г. Генерала Giulio Ingianni, Генералног директора трговачке морнарице.
 Г. Дивизијског Адмирала Giuseppe Cantu, Техничког инспектора трговачке морнарице.
 Г. Професора Torquato Giannini, Саветника за емиграцију у Министарству иностраних послова.

Влада Јапанска;

- Г. Shoichi Nakayama, Секретара Амбасаде прве класе.
 Г. Sukefumi Iwai, Експерта у Биро-у локалне Администрације Сасбраћаја.

Влада Лајвијска;

- Г. Arturs-а Ozols, Директора Департамента трговачке морнарице.
 Г. Капетана Andrejs-а Lonfelds, од Удружења латвијских арматера.

Влада Мексиканска;

- Г. Gustavo Luders de Negri, Генералног Консула Мексика у Лондону.

Влада Норвешка;

- Г. Erling-а Bryn, Директора Департамента за пловидбу у Министарству трговине и пловидбе.
 Г. Johan-а Sch nheyder, главног Експерта у Министарству трговине и пловидбе.
 Г. Dr-а J. Bruhn, Директора „Norske Veritas“.
 Г. J. Hysing Olsen, арматера.
 Г. Eivind-а Tonnesen, Директора-жерана норвешког Удружења бродских капетана.
 Г. A. Birke'land, Претседника норвешког Савеза морнара и ложака.

Влада Новог Зеланда;

- Сер-а Thomas-а Mason Wilford, Високог Комесара Новог Зеланда у Лондону.
 Сер-а Charles-а Holdsworth, Директора - жерана Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Влада Парагвајска;

- Г. Dr-а Horacio Carisimo, Ошравника послова у Лондону.

Le Gouvernement d' Islande:

- M. Emil Krogh, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. Aage H. Larsen, Ingénieur-constructeur au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. J. A. K rbing, Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab“, C penhague.
 M. le Capitaine H. P. Hagelberg, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
 M. Erik Jacobsen, Gérant de Syndicat, Danemark.

Le Gouvernement d' Italie:

- M. le Général Giulio Ingianni, Directeur général de la Marine Marchande.
 M. l'Amiral de Division Giuseppe Cant , Inspecteur technique de la Marine Marchande.
 M. le Professeur Torquato Giannini, Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires  trang res.

Le Gouvernement du Japon:

- M. Shoichi Nakayama, Secrétaire d' Ambassade de première classe.
 M. Sukefumi Iwai, Expert au Bureau d' Administration locale des Communications.

Le Gouvernement de Lettonie:

- M. Arturs Ozols, Directeur du Département de la Marine Marchande.
 M. le Capitaine Andrejs Lonfelds, de l' Association des Armateurs lettonais.

Le Gouvernement du Mexique:

- M. Gustavo Luders de Negri, Consul général du Mexique   Londres.

Le Gouvernement de Norvège:

- M. Erling Bryn, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. Johan Sch nheyder, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.
 M. le Dr. J. Bruhn, Directeur du „Norske Veritas“.
 M. J. Hysing Olsen, Armateur.
 M. Eivind Tonnesen, Directeur-gérant de l' Association norvégienne des capitaines de navire.
 M. A. Birke'land, Président de l' Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

- Sir Thomas Mason Wilford, Haut Commissaire de la Nouvelle-Zélande   Londres.
 Sir Charles Holdsworth, Directeur gérant de l' Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Le Gouvernement du Paraguay:

- M. le Dr. Horacio Carisimo, Chargé d' Affaires   Londres.

Влада Холандска:

- Г. Вицеадмирала у пензији С. *Fock*, Генералног инспектора пловидбе, Претседника Комисије за одређивање минималног надвођа бродова.
- Г. Инжењера А. *van Driel*, Саветника за поморске конструкције при инспекцији пловидбе, члана и секретара Комисије за одређивање минималног надвођа бродова,
- Г. Ј. *Brautigam*, Претседник Централне Лиге транспортних радника, члана Другог Дома Народних Претставништва.
- Г. Ј. *W. Langeler*, од Сервиса пловидбе у холандској Индији.
- Г. Ј. *Ruyperda Wierdsma*, Претседника-директора акционарског друштва за пловидбу „Holland-Amerika Lijn“.
- Г. Капетана G. L. *Heeris*, Секретара Удружења холандских арматера.

Влада Перуанска:

- Г. Капетана Manuel-а D. *Faura*, поморског Аташеа у Лондону.

Влада Пољска:

- Г. Алфонс-а *Poklewski-Koziell*, трговинског Саветника у пољској Амбасади у Лондону.
- Г. Boguslaw-а *Bagniewski*, Саветника у Министарству индустрије и трговине, Варшава.

Влада Португалска:

- Г. Thomaz-а Ribiero de *Mello*, пуномоћног Министарства; Шефа Економске Секције у португалском Министарству иностраних послова.
- Г. Капетана корвете Carlos-а Theodoro da *Costa*, поморског конструктора.

Влада Шведска:

- Г. Барона Erik-а Kule *Palmstierna*, изванредног Посланика и пуномоћног Министра у Лондону.
- Г. Per-а Axel-а *Lindblad*, Шефа секције централне Администрације Трговине.
- Г. Капетана Eris-а Axel-а *Frederik-а Eggert*, Експерта за поморске послове Краљевске Администрације Рада и социјалног старања.

Влада Савеза Совјетских Социјалистичких Република

- Г. Dimitri-а *Bogomoloff*, Саветника у Амбасади Савеза Совјетских Социјалистичких Република у Лондону.

Који су се, пошто су једни другима саопштили своја пуномоћства, нађена у доброј и прописној форми, сагласили о овим одредбама.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

- M. le Vice-Amiral en retraite C. *Fock*, Inspecteur-général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.
- M. l'Ingénieur A. *van Driel*, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.
- M. J. *Brautigam*, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers du Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.
- M. J. W. *Langeler*, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.
- M. J. *Ruyperda Wierdsma*, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite „Holland-Amerika Lijn.“
- M. le Capitaine G. L. *Heeris*, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais.

Le Gouvernement du Pérou:

- M. le Capitaine Manuel D. *Faura*, Attaché Nava à Londres.

Le Gouvernement de Pologne:

- M. Alphonse *Poklewski-Koziell*, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.
- M. Boguslaw *Bagniewski*, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Le Gouvernement de Portugal:

- M. Thomaz Ribiero de *Mello*, Ministre plénipotentiaire; Chef de la Section Economique au Ministère des Affaires Etrangères portugais.
- M. le Capitaine de corvette Carlos Theodoro da *Costa*, constructeur naval.

Le Gouvernement de Suède:

- M. le Baron Erik Kule *Palmstierna*, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.
- M. Per Axel *Lindblad*, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.
- M. le Capitaine Eris Axel *Fredrik Eggert*, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes:

- M. Dimitri *Bogomoloff*, Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Socialistes à Londres.

Qui, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

ГЛАВА I — УВОД

Члан 1.

Општа обавеза конвенције

Да би теретне линије прописане овом Конвенцијом биле поштоване Владе уговорнице обавезују се да ће примењивати одредбе ове Конвенције, прописати све правилнике и предузети све друге мере погодне да би јој се прибавило пуно и потпуно дејство.

Одредбе ове Конвенције допуњене су приложима који имају исту важност и ступају на снагу у исто време као и ова Конвенција. Свако позивање на ову Конвенцију обухвата истовремено позивање на приложени јој Правилник.

Члан 2.

Циљ конвенције

1. Одредбе ове Конвенције примењују се на све бродове који врше међународна путовања и који припадају земљи чија је Влада Уговорница или територијама на које се Конвенција примењује на основу одредаба Члана 21, изузимајући:

(a) ратне бродове; бродове искључиво намењене риболову; јахте за забаву и бродове који не превозе ни терет ни путнике.

(b) бродове који имају бруто садржану мању од 150 тона.

2. Власт (Администрација) Владе Уговорнице моћи ће бродове који под њу потпадају ослободити прописа ове Конвенције, ако су исти намењени промету у међународним путовањима између блиских лука двеју или више земаља, док исти остану намењени том промету и ако Владе земаља у којима леже те луке признају да се путовања врше у заштићеним водама и под таквим условима да не би било ни разложно ни могуће примењивати на речене бродове прописе ове Конвенције.

3. Сви споразуми и аранжмани који се односе на теретне линије или на питања која имају с њима везе и који су сада у важности између Владе Уговорница задржаће своје пуно и потпуно дејство за време трајања речених споразума и аранжмана што се тиче:

(a) бродова на које се ова Комисија не односи;

(b) бродова на које се ова Конвенција примењује, али само у тачкама које у њој ипсу биле изрично предвиђене.

У граници у којој би, ипак, такви споразуми или аранжмани били у супротности са прописима ове Конвенције, одредбе ове потонје имаће примућство.

Под резервом таквих споразума или аранжмана:

(a) сви бродови на које се ова Конвенција не односи;

CHAPITRE I. — PRELIMINAIRES

Article 1.

Obligation Générale de la Convention

Afin que les lignes de charge prescrites par la présente Convention soient observées les Gouvernements contractans s'engagent à appliquer les dispositions de cette Convention, à édicter tous règlements et à prendre toutes autres mesures propres à lui faire produire son plein et entier effet.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées par des annexes qui ont la même valeur et entrent en vigueur en même temps que la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique référence simultanée au Règlement y annexé.

Article 2.

Champ d'Application de la Convention

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux et qui appartiennent à un pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ou des territoires auxquels la Convention s'applique en vertu des dispositions de l'Article 21 à l'exception:

(a) des navires de guerre; des navires uniquement affectés à la pêche; des yachts de plaisance et des navires qui ne transportent ni cargaison ni passagers;

(b) des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute.

2. Les navires pourront être exemptés des prescriptions de la présente Convention par l'Administration du Gouvernement contractant dont ils relèvent, lorsqu'ils seront affectés à un trafic dans de voyages internationaux entre des ports proches de deux ou plusieurs pays, tant qu'ils demeureront affectés à ce trafic et si les Gouvernements des pays dans lesquels ces ports sont situés reconnaissent que les voyages sont effectués dans des parages abrités et dans des conditions telles qu'il n'est ni raisonnable ni possible d'appliquer aux dits navires les prescriptions de la présente Convention.

3. Tous les accords et arrangements qui concernent les lignes de charge ou les questions s'y rapportant et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements contractants conserveront leur plein et entier effet pendant la durée desdits accords et arrangements en ce qui concerne:

(a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(b) les navires auxquelles la présente Convention s'applique mais seulement pour les points qui n'y ont pas été expressément prévus.

Dans la mesure ou, cependant, de tels accords ou arrangements seraient en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, les dispositions de celle-ci devront prévaloir.

Sous réserve de tels accords ou arrangements:

(a) tous les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(б) сва питања која нису предмет изречних прописа у овој Конвенцији; остаће подложна законодавству сваке Владе Уговорнице у истој мери као да ова Конвенција није ни закључена.

Члан 3.

Дефиниције

Сем изречних противних назначења, у овој Конвенцији:

- (а) брод се сматра да припада некој земљи ако је регистрован од стране Владе те земље;
- (б) Израз „Власт“ значи Владу земље којој брод припада;
- (в) „међународно путовање“ јесте путовање извршено између једне земље на коју се примењује ова Конвенција и једне луке која лежи ван те земље, или обратно, и у том смислу, свака колонија, прекоморска територија, протекторат или територија стављена под суверенство или мандат сматра се као засебна земља;
- (г) израз „Правила“ значи правила садржана у Прилозима I, II и III;
- (д) „нов брод“ јесте брод чије грађење буде отпочето првог јула 1932 или после тога. Сви остали бродови сматрају се као бродови који постоје;
- (ђ) израз „пароброд“ обухвата сваки брод покретан стројем.

Члан 4.

Случајеви „Више силе“

Ако у тренутку свога поласка на макакав пут неки брод не подлежи прописима ове Конвенције, неће се смети на исте приморати у току његовога путовања ако буде скренут с пута било рђавим временом, било макојим другим узроком *више силе*.

У примењивању прописа ове Конвенције, „Власт“ водиће рачуна о сваком скретању с пута или закашњењу проузрокованом маком броду било рђавим временом, било макојим другим узроком *више силе*.

ГЛАВА II — ТЕРЕТНЕ ЛИНИЈЕ: ПРЕГЛЕД И ОБЕЛЕЖЈЕ НАДВОДНИХ ЛИНИЈА

Члан 5

Опште одредбе

Ниједан брод на који се примењује ова Конвенција неће моћи да отплови на неко међународно путовање после дана ступања на снагу Конвенције сем ако је

А — Нов брод,

- (а) који је био прегледан саобразно условима прописаним у Прилогу I ове Конвенције;

(b) toutes les questions qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention; resteront soumis à la législation de chaque Gouvernement contractant dans la même mesure que si présente Convention n'était pas intervenue.

Article 3.

Définitions

Dans la présente Convention à moins d'indications expresses contraires:

- (a) un navire est considéré comme appartenant à un pays s'il est immatriculé par le Gouvernement de ce pays;
- (b) l'expression „Administration“ signifie le Gouvernement du pays auquel le navire appartient;
- (c) un „voyage international“ est un voyage effectué entre un pays auquel la présente Convention s'applique et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement, et à cet effet, chaque colonie, territoire d'autre mer, protectorat ou territoire placé sous suzeraineté ou mandat est considéré comme un pays distinct;
- (d) l'expression „Règles“ désigne les règles contenues dans les Annexes I, II et III;
- (e) un „navire neuf“ est un navire dont la quille sera posée le 1-er juillet 1932 ou postérieurement. Tous les autres navires sont considérés comme des navires existants;
- (f) l'expression „vapeur“ comprend tout navire mû par une machine.

Article 4.

Cas de „Force majeure“

Si au moment de son départ pour un voyage quelconque un navire n'est pas soumis aux prescriptions de la présente Convention, il ne devra pas y être astreint au cours de son voyage lorsqu'il sera déroutée soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

Dans l'application des prescriptions de la présente Convention, l'Administration tiendra compte de tout déroutement ou retard occasionné à tout navire soit par le mauvais temps, soit par toute autre cause de *force majeure*.

CHAPITRE II DE CHARGE: VISITE ET APPPOSITION DES MARQUES

Article 5.

Dispositions générales

Aucun navire auquel la présente Convention s'applique ne pourra prendre la mer pour un voyage international après la date de l'entrée en vigueur de la Convention à moins que.

A — dans le cas d'un navire neuf

- (a) il ait été visité conformément aux conditions prescrites dans l'Annexe I de la présente Convention;

(б) задовољно прописима другог Одељка Прилога I; и

(в) био прегледан саобразно одредбама ове Конвенције.

Б — Други брод,

(а) који је био прегледан и обележен (било пре било после ступања на снагу ове Конвенције) саобразно условима прописаним било у параграфу А овог Члана било у једном од Правилника за дознавање теретних линија посебно назначених у Прилогу IV;

(б) и задовољно у начелу и такође у детаљу колико буде разложно и могуће прописима другог Одељка Прилога I водећи рачуна о ефикасности (1) заштите отвора, (2) ограда, (3) бочних отвора за истовар и (4) отвора пролаза момчади, која проистиче из уређења, постројења и направа које постоје на броду.

Члан 6

Одредбе за пароброде који крцају дрво на палуби

1 Пароброд који је био прегледан и обележен саобразно прописима Члана 5 моћи ће бити прегледан и добити обележја предвиђена за бродове који крцају дрво на палуби, саобразно 5 Одељку Прилога I.

А — Нов брод ако удовољава условима и прописима садржаним у 5 Одељку Прилога I;

Б — Други брод, ако удовољава условима и прописима садржаним у 5 Одељку Прилога I изузимајући Правило LXXX и такође у начелу уколико то буде разложно и могуће условима и прописима предвиђеним у Правилу LXXX при чему се разуме да ће у дознаци неком постојећем броду теретне линије за дрво на палуби, Власт захтевати толико повећање надвођа које ће бити разложно водећи рачуна о граници у којој тај брод не удовољава потпуно условима и прописима садржаним у Правилу LXXX.

2 Кад се неки пароброд служи теретном линијом за крцање дрва на палуби он ће морати удовољавати одредбама Правила LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII и LXXXIX.

Члан 7.

Одредбе за бродове-цистерне

Пароброд који је прегледан саобразно прописима Члана 5 моћи ће бити прегледан и добити обележје за бродове цистерне саобразно одредбама 6 Одељка Прилога I;

А — Нов брод, ако удовољава условима и прописима садржаним у 6 Одељку Прилога I;

(b) il ait satisfait aux prescriptions de la 2-ème Partie de l' Annexe I; et

(c) il ait été marqué conformément aux dispositions de cette Convention.

B — dans le cas d' un navire existant

(a) il ait été visité et marqué (soit avant soit après l' entrée en vigueur de la présente Convention) conformément aux conditions prescrites soit dans le paragraphe A du présent Article soit dans l' un des Règlements pour l' assignation des lignes de charge spécifiés dans l' Annexe IV;

(b) il ait satisfait en principe et aussi en détail autant qu' il sera raisonnable et possible aux prescriptions de la 2-ème Partie de l' Annexe I en tenant compte de l' efficacité (1^o) de la protection des ouvertures, (2^o) des garde-corps, (3^o) des sabords de décharge et (4^o) des moyens d' accès au logement de l' équipage qui résulte des arrangements, installations et dispositifs existants à bord du navire.

Article 6.

Disposition pour les Vapeurs chargeant du Bois en Pontée

1. Un vapeur qui a été visité et marqué conformément aux prescriptions de l' Article 5 pourra être visité et recevoir les marques prévues pour les navires chargeant du bois en pontée conformément à la 5-ème Partie de l' Annexe I

A — dans le cas d' un navire neuf, s' il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5-ème Partie d' l' Annexe I;

B — dans le cas d' un navire existant, s' il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 5-ème Partie de l' Annexe I à l' exception de la Règle LXXX et aussi en principe autant qu' il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues dans la Règle LXXX, étant entendu que dans l' assignation à un navire existant d' une ligne de charge pour bois en pontée l' Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans la Règle LXXX;

2. Quand un vapeur utilisera la ligne de charge pour chargement de bois en pontée il devra satisfaire aux dispositions des Règles LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII et LXXXIX.

Article 7.

Dispositions pour les Navires à Citerne

Un navire qui a été visité conformément aux prescriptions de l' Article 5 pourra être visité et recevoir les marques pour les navires à citernes conformément aux dispositions de la 6-ème Partie de l' Annexe I:

A — dans le cas d' un navire neuf, s' il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans la 6-ème Partie de l' Annexe I;

Б — Други брод, ако удовољава условима и прописима садржаним у Правилима ХСIII, ХСVI, ХСVII, ХСVIII и ХСIX и такође у начелу у колико то буде разложно и могуће условима и прописима предвиђеним Правилима ХСIV, ХСV и С при чему се разуме да ће у дознаци другом броду теретне линије за бродове-цистерне Власт захтевати толико повећање надвођа које ће бити разложно водећи рачуна о мери у којој тај брод не удовољава потпуно условима и прописима садржаним у Правилима ХСIV, ХСV и С.

Члан 8.

Одредбе за бродове специјалних типова

Моћи ће се допустити смањење надвођа паробродима који имају дужину од преко 91,44 метара и који имају карактеристике конструкције сличне онима бродова-цистерна које им обезбеђују допунску одбрану против мора.

Величину тог смањења одредиће Власт која ће у том погледу водити рачуна о начину како је срачунато надвође бродова-цистерна као и о условима дознаке који су им наметнути и о степену поделе на одељке.

Надвође, које се дозначи таквом броду неће смети ни у ком случају бити већма смањено него оно које би било додељено броду, ако би се иста сматрало као брод цистерна.

Члан 9.

Преглед

Преглед и стављање обележја на бродове у циљу примене ове Конвенције вршиће чиновници земље којој брод припада, при чему се разуме да Влада сваке земље може поверити преглед и стављање обележја на своје бродове било инспекторима именованим у ту сврху, било уредима од ње признатим. У свима случајевима заинтересована Влада гарантује да су преглед и стављање обележја потпуно и ефикасно били извршени.

Члан 10.

Зоне и периодични предели

Брод на који се примењује ова Конвенција мораће се придржавати услова који се могу применити на зоне и периодичне пределе онако као што су исти дефинисани у Прилогу II ове Конвенције.

Ако се нека лука налази на демаркационој линији двеју зона, она ће се сматрати као да је било у зони кроз коју је брод прошао да би ушао у луку било у зони кроз коју има да прође после свог поласка.

В — dans le cas d'un navire existant, s'il satisfait aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles ХСIII, ХСVI, ХСVII, ХСVIII et ХСIX et aussi en principe autant qu'il sera raisonnable et possible aux conditions et prescriptions prévues par les Règles ХСVI, ХСV et С étant entendu que dans l'assignation à un navire existant d'une ligne de charge pour un navire à citernes l'Administration exigera telle augmentation de franc-bord qui sera raisonnable en tenant compte de la mesure dans laquelle ce navire ne satisfait pas entièrement aux conditions et prescriptions contenues dans les Règles ХСIV, ХСV et С.

Article 8.

Dispositions pour les navires de types spéciaux

Il pourra être accordé une réduction de franc-bord aux vapeurs ayant une longueur de plus de 91,44 mètres qui possèdent des caractéristiques de construction analogues à celles des navires à citernes leur assurant une défense supplémentaire contre la mer.

La valeur de cette réduction sera déterminée par l'Administration qui tiendra compte à cet effet de la façon dont est calculé le franc-bord des navires à citernes ainsi que des conditions d'assignation qui leur sont imposées et du degré de compartimentage réalisé.

Le franc-bord qui sera assigné à un tel navire devra en aucun cas être plus réduit que celui qui serait attribué au navire s'il était considéré comme navire à citernes.

Article 9.

Visite

La visite et l'apposition des marques des navires en vue de l'application de la présente Convention seront faites par des fonctionnaires du pays auquel le navire appartient, étant entendu que le Gouvernement de chaque pays peut confier la visite et l'apposition des marques de ses navires soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas le Gouvernement intéressé garantit que la visite et l'apposition des marques ont été complètement et efficacement effectuées.

Article 10.

Zones et Régions périodiques

Un navire auquel la présente Convention s'applique devra se conformer aux conditions qui sont applicables aux zones et régions périodiques telles qu'elles sont définies à l'Annexe II de la présente Convention.

Lorsqu'un port se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, il sera considéré comme étant soit dans la zone que le navire vient de traverser pour l'entrée au port soit dans celle qu'il doit traverser après son départ.

ГЛАВА III — УВЕРЕЊА

Члан 11.

Издавање уверења.

Уверење названо „Међународно уверење о надвођу“ издаће се сваком броду под условом да је био прегледан и обележен саобразно прописима ове Конвенције.

Међународно уверење о надвођу издаће било Влада којој брод припада било свако лице или сваки уред прописно признат од те Владе, и у свима случајевима ће Влада примати на себе пуну одговорност за уверење.

Члан 12.

Издавање уверења од неке друге владе

Влада земље на коју се примењује ова Конвенција може на захтев Владе неке друге земље на коју се ова Конвенција примењује наредити преглед и стављање обележја на сваки брод који припада овој потоњој земљи, или (у случају некоег регистрованог брода), који се има регистровати од стране Владе те земље и ако је утврдила да је удовољено прописима ове Конвенције и може му издати, на своју сопствену одговорност, међународно уверење о надвођу. Свако уверење на тај начин издато мора садржати изјаву којом се утврђује да је издато на захтев Владе оне земље којој брод припада или оне Владе која има брод регистровати, према случају. То уверење имаће исту важност и биће примано под истим условима као и уверење које буде било издато саобразно Члану 11 ове Конвенције.

Члан 13.

Облик уверења

Међународна уверења о надвођу биће написана у службеном језику или службеним језицима оне земље која их буде издавала.

Уверења биће саобразна образцу предвиђеном у Прилогу III под резервом измена које се могу упети обзиром на Правило LXXVIII у случају бродова који преносе терете дрва на палуби.

Члан 14.

Трајање важности уверења

1. Ако не буде обновљено саобразно одредбама параграфа 2. овог Члана, међународно уверење о надвођу остаће у важности за период времена који у њему буде назначила Власт која га буде издала, с тим да ипак тај период не може бити већи од пет година рачунајући од дана издавања уверења.

2. После прегледа свако међународно уверење о надвођу моћи ће бити периодично обновљено од стране Власти која га буде издала за размак времена који она оцени као погодан, али који неће

CHAPITRE III. — CERTIFICATS

Article 11.

Délivrance des Certificats

Un certificat appelé „Certificat international de franc-bord“ sera délivré à tout navire à condition qu'il ait été visité et marqué conformément aux prescriptions de la présente Convention;

Le certificat international de franc-bord sera délivré soit par le Gouvernement auquel le navire appartient, soit par toute personne ou organisme dûment reconnu par ce Gouvernement, et dans tous les cas le Gouvernement assumera la pleine responsabilité du certificat.

Article 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement

Le Gouvernement d'un pays auquel la présente Convention s'applique peut à la requête du Gouvernement d'un autre pays auquel cette Convention s'applique faire visiter et apposer les marques à tout navire qui appartient à ce dernier pays, ou (dans le cas d'un navire non immatriculé) qui doit être immatriculé par le Gouvernement de ce pays et s'il a constaté que les prescriptions de la présente Convention sont satisfaites il peut lui délivrer, sous sa propre responsabilité, un certificat international de franc-bord. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays auquel le navire appartient soit ou du Gouvernement par laquelle navire doit être immatriculé selon le cas. Ce certificat aura la même valeur et sera accepté au même titre que celui que aura été délivré conformément à l'Article 11 de la présente Convention.

Article 13.

Forme des Certificats

Les certificats internationaux de franc-bord seront rédigés dans la ou les langues officielles du pays par lequel ils seront délivrés.

Les certificats seront conformes au modèle prévu par l'Annexe III sous réserve des modifications qui peuvent être apportées en égard à la Règle LXXVIII dans le cas des navires transportant des chargements de bois en pontée,

Article 14.

Durée de la Validité des Certificats

1. A moins qu'il ne soit renouvelé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article, un certificat international de franc-bord restera valable pour la période qui y sera mentionnée par l'Administration qui l'aura délivré, sans toutefois que cette période puisse excéder cinq ans à partir de la date de sa délivrance.

2. A la suite d'une visite tout certificat international de franc-bord pourra être renouvelé périodiquement par l'Administration qui l'aura délivré pour une durée qu'elle jugera convenable,

нишком случају премашити пет година. Тај преглед неће смети бити мање ефикасан него онај који је предвиђен овом Конвенцијом за првобитно издавање уверења. Напомена о сваком од тих обнављања мораће се унети на полеђини уверења.

3. Међународно уверење о надвођу биће поништено од стране Власти која га буде издала броду који потпада под ту Власт :

А. Ако су на кориту или на горњим конструкцијама брода извршене измене од извесне важности које задиру у калкулацију надвођа.

Б. Ако постројења и направе за (и) заштиту отвора; (и) ограде; (иии) враташца за отицање, (иив) отвори пролаза момчади који воде просторијама где је она смештена нису били одржани под условима онолико ефикасним као што су били у времену издавања уверења.

Ако брод не буде био прегледаван периодично у епохама и под условима утврђеним од стране Власти да би се за цело време трајања важности уверења осигурало да корито и горње конструкције о којима је реч под А нису били мењани и да су постројење и направе о којима је реч под Б одржавани у добром стању.

Члан 15.

Примање уверења

Свака Влада Уговорница признаваће међународним уверењима о надвођу издатим од осталих Влада Уговорница или под њиховом влашћу исту важност као и уверењима која она сама издаје својим националним бродовима:

Члан 16.

Контрола

1. Сваки брод на који се примењује ова Конвенција кад се буде налазио у луци којој не припада биће, у сваком случају, и што се тиче теретних линија, подвргнут следећој контроли: један чиновник прописно овлашћен од стране Владе речене земље моћи ће предузимати мере које могу бити потребне у циљу констатовања да на броду постоји важеће међународно уверење о надвођу. Ако такво уверење на броду постоји, контрола ће се састојати једино у томе да се провери:

(а) да брод није натоварен преко граница допуштених уверењем;

(б) да положај теретних линија на броду одговара знаковима унесеним у уверење; и

(в) да, што се тиче тачака о којима је реч под А и Б параграфа 3 Члана 16, брод није био подвргнут изменама такве важности да би очигледно био неспособан да отплови без опасности за људски живот.

2. Само чиновници који поседују потребну техничку квалификацију биће овлашћени да врше напред споменуту контролу и, ако се та контрола врши на основу предњег става (в), она ће се врши-

mais qui n'excèdera en aucun cas cinq ans. Cette visite ne devra pas être moins efficace que celle qui est prévue par la présente Convention pour la délivrance initiale du certificat. Mention de chacun de ces renouvellements devra être portée au dos du certificat.

3. Le certificat international de franc-bord sera annulé par l'Administration qui l'aura délivré à un navire relevant de cette Administration:

A. Si des modifications de quelque importance affectant le calcul du franc-bord ont été apportées à la coque et aux superstructures du navire.

B. Si les installations et les dispositifs pour (i) la protection des ouvertures; (ii) les garde-corps; (iii) les sabords de décharge; (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage n'ont pas été maintenues dans des conditions aussi efficaces qu'elles l'étaient lors de la délivrance du certificat.

C. Lorsque le navire n'aura pas été visité périodiquement aux époques et dans les conditions fixées par l'Administration pour s'assurer pendant toute la durée de la validité du certificat que la coque et les superstructures visées dans la clause A ne sont pas modifiées et que les installations et les dispositifs visés dans la clause B sont maintenus en état.

Article 15.

Acceptation des Certificats

Chaque Gouvernement contractant reconnaîtra aux certificats internationaux de franc-bord délivrés par les autres Gouvernements contractants ou sous leur autorité la même valeur qu'aux certificats délivrés par lui à ses navires nationaux.

Article 16.

Contrôle

1. Tout navire auquel la présente Convention s'applique quand il se trouvera dans un port d'un pays auquel il n'appartient pas sera, en tout cas, et en ce qui concerne les lignes de charge, soumis au contrôle suivant: un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement dudit pays pourra prendre les mesures qui peuvent être nécessaires à l'effet de constater qu'il existe à bord un certificat international de franc-bord valable. Si un tel certificat existe à bord, le contrôle consistera seulement à vérifier:

(a) que le navire n'est pas chargé au delà des limites permises par le certificat;

(b) que la position des lignes de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat; et

(c) qu'en ce qui concerne les points visés dans les clauses A et B du paragraphe 3 de l'Article 14, le navire n'a pas subi des modifications d'une importance telle qu'il soit manifestement hors d'état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

2. Seuls les fonctionnaires qui possèdent la compétence technique nécessaire seront autorisés à exercer le contrôle précité et si ce contrôle

ти само у потребној мери да би се утврдило да ће брод бити способан да отијмови без опасности за људски живот.

3. У случају ако би изгледало да би контрола извршена на основу овог Члана могла имати последицу било да повлачи законско поступање против брода, било забрану поласка, консул оне земље којој исти припада мораће бити, чим то буде могуће, обавештен о околностима инцидента.

Члан 17.

Коришћење конвенцијом

Коришћење овом Конвенцијом моћи ће се захтевати у корист неког брода само онда ако исти има међународно уверење о надвођу које није застарело.

ГЛАВА IV — ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Члан 18

Еквивалентност

Ако је у овој Конвенцији предвиђено да се мора наместити или имати на броду било неко постројење или нека направа било извештан тип постројења или направе, ипак је предвиђено да се има усвојити нарочити распоред, свака Власт може, у замену, прихватити било ма које друго постројење или направу, било извештан тип постројења или направе, било ма који други распоред, под условом да се та Власт уверила да, било постројење или направа, било тип постројења или направе, било замењени распоред имају према приликама ефикасност бар једнаку са оном која је прописана у овој Конвенцији.

Свака власт која под таквим условима усвоји било неко ново постројење или направу, било нови тип постројења или направе, било нов распоред, мора то доставити осталим Властима и на захтев, саопштити им детаљан опис.

Члан 19

Закони, правилници, извештај

Владе уговорнице обвезују се да ће једна другој саопштавати:

- (1) текст закона, декрета, правилника и наредба опште примене који буду објављени или донесени о разним материјама које улазе у оквир примене ове Конвенције;
- (2) све службене извештаје или изводе из службених извештаја којима располажу, у мери у којој те исправе назначују резултате примене ове Конвенције под резервом да ти извештаји или изводи немају поверљиви карактер.

Влада уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске позива се да послужи као посредник ради прикупљања свих тих података и њиховог стављања до знања осталим Владама Уговорницама.

est exercé en vertu de l'alinéa (c) ci-dessus, il ne le sera que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que le navire sera en état de prendre la mer sans danger pour la vie humaine.

3. Au cas où le contrôle exercé en vertu du présent Article semblerait avoir pour conséquence soit d'entraîner des poursuites légales contre le navire, soit d'interdire son départ, le consul du pays auquel il appartient devra être informé aussitôt que possible des circonstances de l'incident.

Article 17.

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être réclamé en faveur d'un navire que s'il possède un certificat international de franc bord non périmé.

CHAPITRE IV. — DISPOSITIONS GENERALES

Article 18.

Equivalence

Lorsque dans la présente Convention il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord soit une installation ou un dispositif soit un certain type d'installation ou de dispositif, ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée toute Administration peut accepter, en remplacement soit toute autre installation ou dispositif, soit un certain type d'installation ou de dispositif, soit toute autre disposition, à la condition, que cette Administration se soit assurée que soit l'installation ou dispositif, soit le type d'installation ou de dispositif, soit la disposition substituée à dans les circonstances une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite dans la présente Convention.

Toute Administration qui accepte dans ces conditions soit une installation ou un dispositif nouveau, soit un type nouveau d'installation ou de dispositif, soit une disposition nouvelle doit en donner connaissance aux autres Administrations et leur en communiquer, sur demande, la description détaillée.

Article 19.

Lois, Règlements, Rapports

Les Gouvernements contractants s'engagent à se communiquer;

- (1) le texte des lois, décrets, règlements et arrêtés d'application générale qui auront été promulgués ou pris sur les différentes matières qui rentrent dans le champ d'application de la présente Convention;
- (2) tous les rapports ou résumés de rapports officiels à leur disposition, dans la mesure où ces documents indiquent les résultats de l'application de la présente Convention sous la réserve que ces rapports ou résumés n'aient pas un caractère confidentiel.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord est invité à servir d'intermédiaire pour recueillir tous ces renseignements et les porter à la connaissance des autres Gouvernements contractants.

Члан 20.

Измене, будуће конференције

1. Свака Влада Уговорница може у свако доба предложити Влади Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске измене ове Конвенције које би се могле сматрати као корисна или потребна побољшања. Ова потања биће дужна да те предлоге саопшти свима осталим Владама Уговорницама ако све Гладе Уговорнице (подразумевајући ту и Владе које су депоновале ратификације или приступе који још нису ступили у дејство) прихвате макоју од тих измена, ова Конвенција биће према томе измењена.

2. Конференције ради ревизије ове Конвенције одржаће се у дане и у местима о којима ће се моћи споразумети Владе Уговорнице.

Када ова Конвенција буде била на снази за време од пет година мораће Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске сазвати Конференцију у циљу њене ревизије ако за то изјави жељу једна трећина Влада Уговорница.

ГЛАВА V — ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 21.

Примена у колонијама

1. Влада Уговорница може у тренутку потписивања, ратификовања или приступања, или накнадно нотификовати писменом изјавом упућеном Влади Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске своју намеру да примењује ову Конвенцију на све своје колоније, прекоморске територије, протекторате или територије под суверенством или под мандатом, или на неке од њих. Ова Конвенција примењиваће се у свима територијама означеним у тој декларацији на два месеца после дана кад буде била примљена; у недостатку такве нотификације ова Конвенција неће се примењивати ни на једну од тих територија.

2. Свака Влада Уговорница може, у свако доба и писменом декларацијом упућеном Влади Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, нотификовати своју намеру да обустави примену ове Конвенције у свима својим колонијама, прекоморским територијама, протекторатима или територијама под суверенством или под мандатом, или у неким од њих на које ова Конвенција буде била применљива за време једнога периода од најмање пет година саобразно одредбама претходног параграфа. У том случају, престаће се са примењивањем ове Конвенције у свима поменутих територијама на дванаест месеци после дана када прими ту декларацију Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске.

3. Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске известиле све остале Владе Уговорнице о примени ове Конвенције у свакој колонији, прекоморској територији, протекторату или

Article 20.

Modifications, Conférences futures.

1. Les modifications à la présente Convention qui pourraient être considérées comme des améliorations utiles ou nécessaires peuvent en tout temps être proposées par un Gouvernement contractant au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier à tous les autres Gouvernements contractants; si l'une quelconque de ces modifications est acceptée par tous les Gouvernements contractants (y compris les Gouvernements ayant déposé des ratifications ou adhésions qui ne sont pas encore devenues effectives) la présente Convention sera modifiée en conséquence.

2. Des conférences ayant pour objet la révision de la présente Convention se tiendront aux dates et lieux dont pourront convenir les Gouvernements contractants.

Lorsque la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans une Conférence ayant pour objet sa révision devra être convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord si un tiers des Gouvernements contractants en exprime le désir.

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS FINALES

Article 21.

Application aux Colonies

1. Un Gouvernement contractant peut au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, ou ultérieurement notifier par une déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord son intention d'appliquer la présente Convention à toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat ou à certains d'entre eux. La présente Convention s'appliquera dans tous les territoires désignés dans cette déclaration deux mois après la date à laquelle elle aura été recue; à défaut d'une telle notification la présente Convention ne s'appliquera à aucun de ces territoires.

2. Un Gouvernement contractant peut, à toute époque et par déclaration écrite adressée au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, notifier son intention de faire cesser l'application de la présente Convention dans toutes ses colonies, territoires d'outre-mer, protectorats ou territoires sous suzeraineté ou sous mandat, ou dans certains d'entre eux auxquels la présente Convention aura été appliquée pendant une période de cinq ans au moins conformément aux dispositions du paragraphe précédent. Dans ce cas, la présente Convention cessera de s'appliquer dans tous les territoires mentionnés douze mois après la date de la réception de cette déclaration par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

3. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les autres Gouvernements contractants de l'ap

територији под суверенством или под мандатом саобразно одредбама параграфа (1) овог члана као и о престанку те примене; саобразно одредбама параграфа (2) овог члана, наводећи посебно, у сваком случају, датум од ког ће се ова Конвенција имати да примењује или од ког ће се престати са њеном применом.

Члан 22.

Аутентични текстови. Ратификација

Ова Конвенција чији су текстови, енглески и француски, један и други аутентични, има се ратификовати.

Акти ратификације имају се депоновати у архиви Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске која ће нотификовати свима осталим Владама потписницама или које су приступиле, све депоноване ратификације као и датум њиховог депоновања.

Члан 23.

Приступ

Влада која није потписала ову Конвенцију, изузимајући Владу неке територије на коју се примењује Члан 21, моћи ће у свако доба приступити овој Конвенцији после њенога ступања на снагу. Приступања ће се вршити писменим нотификацијама упућеним Влади Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске и ступиће у дејство на три месеца после дана њиховог пријема.

Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске известиће све Владе потписнице и које су приступиле о свима примљеним приступима и о датуму њиховог пријема.

Члан 24.

Датум ступања на снагу

Ова Конвенција ступиће на снагу 1 јула 1932, између Влада које буду, тога дана, депоновале своју ратификацију и под условом да најмање пет ратификација буде било депоновано код Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске. У случају ако тога дана не би било депоновано пет ратификација, ова Конвенција ступиће на снагу на три месеца после дана када буде била депонована пета ратификација. Ратификације депоноване после онога дана када ова Конвенција буде ступила на снагу ступиће у дејство три месеца после дана њиховог депоновања.

Члан 25.

Отказ

Ову Конвенцију може у свако доба откавати ма коју од Влада Уговорница по истеку једнога периода од пет година, рачунајући од дана када је Конвенција ступила на снагу за дотичну Владу. Отказ извршиће се писменом нотификацијом упу-

PLICATION de la présente Convention dans toute colonie ou territoire sous suzeraineté ou sous mandat conformément aux dispositions du paragraphe (1) du présent article ainsi que de la cessation de cette application conformément aux dispositions du paragraphe (2) du présent article, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention sera applicable ou cessera de l'être.

Article 22.

Textes authentiques. Ratification

La présente Convention dont les textes en anglais et en français sont l'un et l'autre authentiques doit être ratifiée.

Les actes de ratification doivent être déposés dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui notifiera à tous les autres Gouvernements signataires ou adhérents, toutes les ratifications déposées ainsi que la date de leur dépôt.

Article 23.

Adhésion

Un Gouvernement non signataire de la présente Convention, autre que le Gouvernement d'un territoire auquel l'Article 21 s'applique, pourra à toute époque adhérer à la présente Convention après sa mise en vigueur. Les adhésions s'effectueront par des notifications écrites adressées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et elles prendront effet trois mois après la date de leur réception.

Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord informera tous les Gouvernements signataires et adhérents de toutes les adhésions reçues et de la date de leur réception.

Article 24.

Date d'entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le 1-er juillet 1932, entre les Gouvernements qui auront à cette date, déposé leur ratification et à la condition qu'au moins cinq ratifications aient été déposées au Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord. Au cas où cinq ratifications n'auraient pas été déposées à cette date la présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle la cinquième ratification aura été déposée. Les ratifications déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article 25.

Dénonciation

La présente Convention peut à tout moment être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur pour le Gouver-

ћеном Влади Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске; ова ће нотификовати свима осталим Владама Уговорницама све примљене от- казе и датум njihovог пријема.

Отказ ће ступити у дејство на дванаест месеци после дана када његову нотификацију буде примила Влада Уједињене Краљевине Велике Бри- таније и Северне Ирске.

У *поштарду* чега су Пуномоћници овде ниже ста- вили своје потписе.

Рађено у Лондону, петог дана месеца јула 1930 године, у једном једином примерку који се има депоновати у Архиви Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, која је дужна да његове оверене преписе достави свима Владама потписницима.

nement en question. La dénonciation sera effectuée par une notification écrite adressée au Gouverne- ment du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord; celui-ci notifiera à tous les autres Gouvernements contactants toutes les dé- nonciations reçues et la date de leur réception.

Une dénonciation aura effet douze mois apr s la date à laquelle la notification en aura été reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Gran- de-Bretagne et de l'Irlande du Nord.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont apposé ci-dessous leur signature.

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire qui doit être dé- posé dans les Archives du Gouvernement du Royau- me Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, lequel doit en transmettre des copies cer- tifiées conformes à tous ls Gouvernements signa- taires.

(L. S. GUSTAV KOENIGS.

WALTER LAAS.

KARL STURM.

H. P. CAYLEY.

V. C. DUFFY.

R. GRIMARD.

A. JOHNSTON.

OSCAR BUNSTER.

GUILLERMO PATTERSON.

EMIL KROGH.

AAGE H. LARSEN.

H. P. HAGELBERG.

OCTAVIANO M. BARCA.

SEAN DULCHAONTIGH.

T. J. HEGARTY.

HERBERT B. WALKER.

DAVID ARNOTT.

LAURENS PRIOR.

HOWARD C. TOWLE.

ALBERT F. PILLSBURY.

ROBERT F. HAND.

JAS. KENNEDY.

H. W. WARLEY.

JOHN G. TAWRESEY.

E. PALMSTERINA.

E. EGGERT.

A. H. SAASTAMOINEN.

B. BRANDT.

JEAN MARIE.

A. de BERLHE.

H. F. OLIVER.

F. W. BATE.

ALFRED J. DANIEL.

JOHN T. EDWARDS.

ERNEST W. GLOVER.

NORMAN HILL.

C. HIPWOOD.

J. FOSTER KING.

J. MONTGOMERIE.

CHARLES J. O. SANDERS.

W. R. SPENCER.

A. SPENCER.

N. G. LELY.

G. L. CORBETT.

NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.

KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
S. NAK AYAMA.
S. IWAI.
A. OZOLS.
G. LUDERS de NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. van DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI-KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
CARLOS THEODORO da COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.

ЗАКЉУЧНИ ПРОТОКОЛ

У тренутку потписивања међународне конвенције о теретним линијама која је закључена на данашњи дан, потписани Пуномоћници сагласили су се о овоме што следује:

I.

Бродови намењени искључиво путовањима било на Великим Језерима Северне Америке, било на другим унутрашњим водама, имају се сматрати као да не улазе у делокруг примене ове Конвенције.

II.

Ова Конвенција не односи се на бродове лумбер шкунер (lumber schooner) снабдеване било стројем (помаганим или непомаганим једрима) било само једрима, а који припадају Америчким Уједињеним Државама или Француској.

III.

На захтев Америчких Сједињених Држава, Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске биће дужна да у ма ком тренутку у току периода од пет година поменутом у Члану 20, сазове једну Конференцију у којој ће учествовати Владе уговорнице оних земаља које поседују бродове-цистерне ради дискутована питања која се односе на надвође тих бродова.

Владе уговорнице неће подићи никакав приговор против имена прописана ове Конвенције што се тиче теретних линија бродова-цистерна које могу бити утврђене на таквој Конференцији под резервом, ипак, да донесене одлуке буду саопштене Владама потписницама ове Конвенције и да Влада Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске не прими ни један приговор у року од шест месеци после отправљања напред поменутог саопштења.

У потврду чега су потписани Пуномоћници саставили овај Закључни протокол, који ће имати исту снагу и исту важност као да су ове одредбе биле унесене у текст Конвенције.

Рађено у Лондону, петог дана месеца јула 1930 године, у једном једином примерку који ће бити депонован у архиви Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, која ће његове оверене преписе доставити свима Владама потписницама.

PROTOKOLE FINAL

Au moment de signer la Convention Internationale sur les Lignes de Charge qui est conclue ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont convenu ce qui suit:

I.

Les navires affectés uniquement à des voyages soit sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, soit dans d'autres eaux intérieures, doivent être considérés comme ne rentrant pas dans le champ d'application de la Convention.

II.

La présente Convention ne s'applique pas aux navires existants du type „lumber schooner“ pourvus soit d'une machine motrice (aidée ou non par une voilure) soit d'une voilure seule appartenant aux Etats-Unis d'Amérique et à la France.

III.

A la requête des Etats-Unis d'Amérique, le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord devra à un moment quelconque au cours de la période de cinq ans mentionnée à l'Article 20, réunir une Conférence à laquelle prendront part les gouvernements contractants des pays qui possèdent des navires à citernes afin de discuter les questions concernant le franc-bord de ces navires.

Les Gouvernements contractants ne souleveront aucune objection aux modifications des prescriptions de la présente Convention en ce qui concerne les lignes de charge qui peuvent être arrêtées dans une telle Conférence sous la réserve toutefois que les décisions prises soient communiquées aux Gouvernements signataires de la présente Convention et qu'aucune objection ne soit reçue par le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord dans un délai de six mois après envoi de la communication susvisée.

En témoignage de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont rédigé ce Protocole final, lequel aura la même force et la même validité que si ces dispositions avaient été insérées dans le texte de la Convention

Fait à Londres ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

(L. S.) GUSTAV KOENIGS.
WALTER LAAS.
KARL STURM
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.

R. GRIMARD.
 A. JOHNSTON.
 OSCAR BUNSTER.
 CUILLERMO PATTERSON.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 OCTAVIANO M. BARCA.
 SEAN DULCHAONTIGH.
 T. J. HEGARTY.
 HERBERT B. WALKER.
 DAVID ARNOTT.
 LAURENS PRIOR.
 HOWARD C. TOWLE.
 ALBERT F. PILLSBURY.
 ROBERT F. HAND.
 JAS. KENNEDY.
 H. W. WARLEY.
 JOHN. G. TAWRESEY.
 E. PALMSTIERN.
 E. EGGERT.
 A. H. SAASTAMOINEN.
 B. BRANDT.
 JEAN MARIE
 A. de BERLHE.
 H. F. OLIVER.
 F W. BATE.
 ALFR D. J DANIEL.
 JOHN T EDVARDS
 ERNST W. GLOVER.
 NORMAN HILL.
 C. HIPWOOD.
 J. FOSTER KING.
 J. MONTGOMERIE.
 CHARLES J. O. SANDERS.
 W. R. SPENCE.
 A. SPENCER.
 N. G. LELY.
 G. L. CORBETT.
 NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
 KAVAS OOKERJEE.
 J. S. PAGE.
 EMIL KROGH.
 AAGE H. LARSEN.
 H. P. HAGELBERG.
 GIULIO INGIANNI.
 GIUSEPPE CANTU.
 S. NAKAYAMA.
 S. IWAI.
 A. OZOLS.
 G. LUDERS de NEGRI.
 E. BRYN.
 J. SCHÖNHEYDEER.
 THOMAS M. WILFORD.
 C. HOLDSWORTH.
 C. FOCK.
 A. van DRIEL.
 JOH. BRAUTIGAM.
 LAngELER.
 J. R. WIERDSMA.
 M. D. FAURA.
 A. POKLEWSKI KOZIELL.
 B. BAGNIEWSKI.
 THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
 CAR OS THEODORO da COSTA.
 D. BOGOMOLOFF.
 S. HORACIO CARISIMO.
 T. C. GIANNINI.

ПРИЛОГ 1.

ПРАВИЛА О ОДРЕЂИВАЊУ МАКСИМАЛНИХ ТЕРЕТНИХ ЛИНИЈА ЗА ТРГОВАЧКЕ БРОДОВЕ

1 део. — Општа правила

Следећа правила претпостављају пре свега да су природа и смештање терета, баласта, итд., такви да обезбеђују броду довољну стабилност.

Правило I. — Дефиниције

Пароброд. — Израз "пароброд" обухвата сваки брод снабдевен довољним сретством механичког погона извимајући бродове који имају толику површи у једара да је иста довољна да се може пловити само помоћу једара.

Брод снабдевен сретством механичког погона и површином једара која му не допушта да може пловити само помоћу једара може имати теретну линију дозначену саобразно Таблици надвођа за пароброде (као у III делу ових правила).

Маона, сплав или сваки други брод без погонског сретства, кад је тегљен, мора имати теретну линију дозначену саобразно Таблици надвођа за пароброде (III део ових правила).

Једрењача. — Израз "једрењача" обухвата сваки брод који има довољну површину једара да може пловити само помоћу једара па био он или не био снабдевен апаратима механичког погона.

Брод са равном палубом. — Брод са равном палубом јесте брод који нема горње конструкције на палуби надвођа.

Горња конструкција. — Горња конструкција јесте конструкција која се налази на палуби надвођа и која се протеже преко целе ширине брода; полукасар на палуби сматра се као горња конструкција.

Надвође. — Дозначено надвође јесте размак мерен вертикално на боковима брода и у средини његове дужине почев од горње ивице линије палубе до горње ивице теретне линије.

Палуба надвођа. — Палуба надвођа јесте она почев од које се мери надвође; то је потпуна највиша палуба која има, ва сва отворе који се налазе на наложеном делу, стална сретства за затварање која одговарају описима Правила VIII до XVI. Палуба надвођа јесте највиша палуба код бродова са равном палубом и код бродова који имају одвојене горње конструкције.

Код бродова који имају непрекидану палубу надвођа, у унутрашњости горњих конструкција, које нису потпуно затворене, или које нису снабдеване направама за затварање класе 1, најдоњи део

ANNEXE I.

REGLES POUR LA DETERMINATION DES LIGNES DE CHARGE MAXIMA DES NAVIRES DE COMMERCE

1-ère Partie. — Généralités

Les Règles suivantes supposent avant tout que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante.

Règle I. — Définitions

Vapeur. — L'expression „vapeur“ comprend tout navire pourvu d'un moyen suffisant de propulsion mécanique à l'exception des navires qui ont une surface de voilure telle qu'elle soit suffisante pour pouvoir naviguer à la voile seule.

Un navire pourvu d'un moyen de propulsion mécanique et d'une surface de voilure ne lui permettant pas de naviguer à la voile seule peut avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Une allège, un chaland ou tout autre navire sans moyen de propulsion, lorsqu'il est remorqué doit avoir une ligne de charge assignée conformément à la Table de franc-bord pour les vapeurs.

Voilier. — L'expression „voilier“ comprend tout navire qui possède une surface de voilure suffisante pour naviguer à la voile seule qu'il soit ou non muni d'appareils de propulsion mécanique.

Navire à pont découvert. — Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

Superstructure. — Une superstructure est une construction pontée sur le pont de franc-bord et qui s'étend sur toute la largeur du navire; une demi-dunette est considérée comme une superstructure.

Franc-bord. — Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement sur les flancs du navire et au milieu de sa longueur à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à l'arête supérieure de la ligne de charge.

Pont de franc-bord. — Le pont de franc-bord est celui à partir duquel le franc-bord est mesuré; c'est le pont complet le plus élevé possédant, pour toutes les ouvertures situées sur la partie exposée, des moyens permanents de fermeture répondant aux prescriptions des Règles VIII à XVI. Le pont de franc-bord est le pont supérieur dans les navires à pont découvert et dans les navires ayant des superstructures détachées.

Dans les navires ayant un pont de franc-bord discontinu, à l'intérieur de superstructures qui ne

палубе, испод палубе горње конструкције, има се сматрати као палуба надвоја.

Средина брода. — Средина брода јесте средина дужине летње теретне линије као што је означено у Правилу XXXII.

Правило II. — Линија палубе

Линија палубе јесте хоризонтална линија од 300 милиметара дужине и 25 милиметара дебљине. Она мора бити обележена на средини брода и са обе стране. Њена горња ивица мора се подударати са линијом пресека продужења горње стране облоге палубе на средини брода са спољном страном ивице (види слику 1.). Ако је палуба делимично покривена дрветом на средини брода, горња ивица линије палубе мора се подударати са линијом пресека продужења са спољним лицем ивице горње стране облоге палубе на средини брода.

Правило III. — Круг (диск) надвоја

Круг надвоја има пречмер од 300 милиметара. Он је пресечен хоризонталном линијом од 460 милиметара дужине и 25 милиметара дебљине, чија горња ивица пролази кроз средиште круга. Круг мора бити обележен у средини брода, испод линије палубе.

Правило IV. — Линије употребљене у вези са кругом

Линије које назначују максималну теретну линију у разним околностима и за разна годишња доба (види Прилог II) јесу хоризонталне линије од 250 милиметара дужине и 25 милиметара дебљине, распоређене окомито на једну вертикалну линију постављену на 540 милиметара и пред средишта круга (види слику 1).

Употребљене линије јесу следеће:

Летња штеретна линија. — Летња теретна линија је назначена горњом ивицом линије која пролази кроз средиште круга и горњом ивицом једне линије обележене са S.

Зимска штеретна линија. — Зимска теретна линија назначена је горњом ивицом једне линије обележене са W.

Теретна линија за Северни Атлантски у зими. — Зимска теретна линија у Северном Атлантику назначена је горњом ивицом једне линије обележене са H, A. N.

Тројска штеретна линија. — Тројска теретна линија је назначена горњом ивицом једне линије обележене са T.

Теретне линије у слаткој води. — Теретна линија у слаткој води лети је назначена горњом ивицом једне линије обележене са F. Разлика између летње теретне линије за слатку воду и летње теретне линије претставља коректуру која се мора

sont pas entièrement closes, ou qui ne sont pas munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1, la partie la plus basse du pont, au-dessous du pont de superstructure, doit être considérée comme le pont de franc-bord.

Milieu du navire. — Le milieu du navire est le milieu de la longueur de la flottaison en charge au franc-bord d'été ainsi qu'elle est définie à la Règle XXXII.

Règle II. — Ligne de pont

La ligne de pont est une ligne horizontale ayant 300 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur. Elle doit être marquée au milieu du navire et de chaque bord. Son arête supérieure doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire avec la face extérieure du bordé (voir figure 1). Lorsque le pont est partiellement recouvert de bois au milieu du navire, l'arête supérieure de la ligne de pont doit coïncider avec la ligne d'intersection du prolongement avec la surface extérieure du bordé de la face supérieure du revêtement du pont au milieu du navire.

Règle III. — Disque de franc-bord

Le disque de franc-bord a un diamètre de 300 millimètres. Il est coupé par une ligne horizontale de 460 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur, dont l'arête supérieure passe par le centre du disque. Le disque doit être marqué au milieu du navire, au-dessous de la ligne de pont.

Règle IV. — Lignes employées conjointement avec le disque

Les lignes indiquant la ligne de charge maximum dans les différentes circonstances et pour les différentes saisons (voir Annexe II) sont des lignes horizontales ayant 250 millimètres de longueur et 25 millimètres d'épaisseur, disposées perpendiculairement à une ligne verticale placée à 540 millimètres à l'avant du centre du disque (voir figure 1).

Les lignes employées sont les suivantes:

Ligne de charge d'été. — La ligne de charge d'été est indiquée par l'arête supérieure de la ligne passant par le centre du disque et par l'arête supérieure d'une ligne marquée E.

Ligne de charge d'hiver. — La ligne de charge d'hiver est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H.

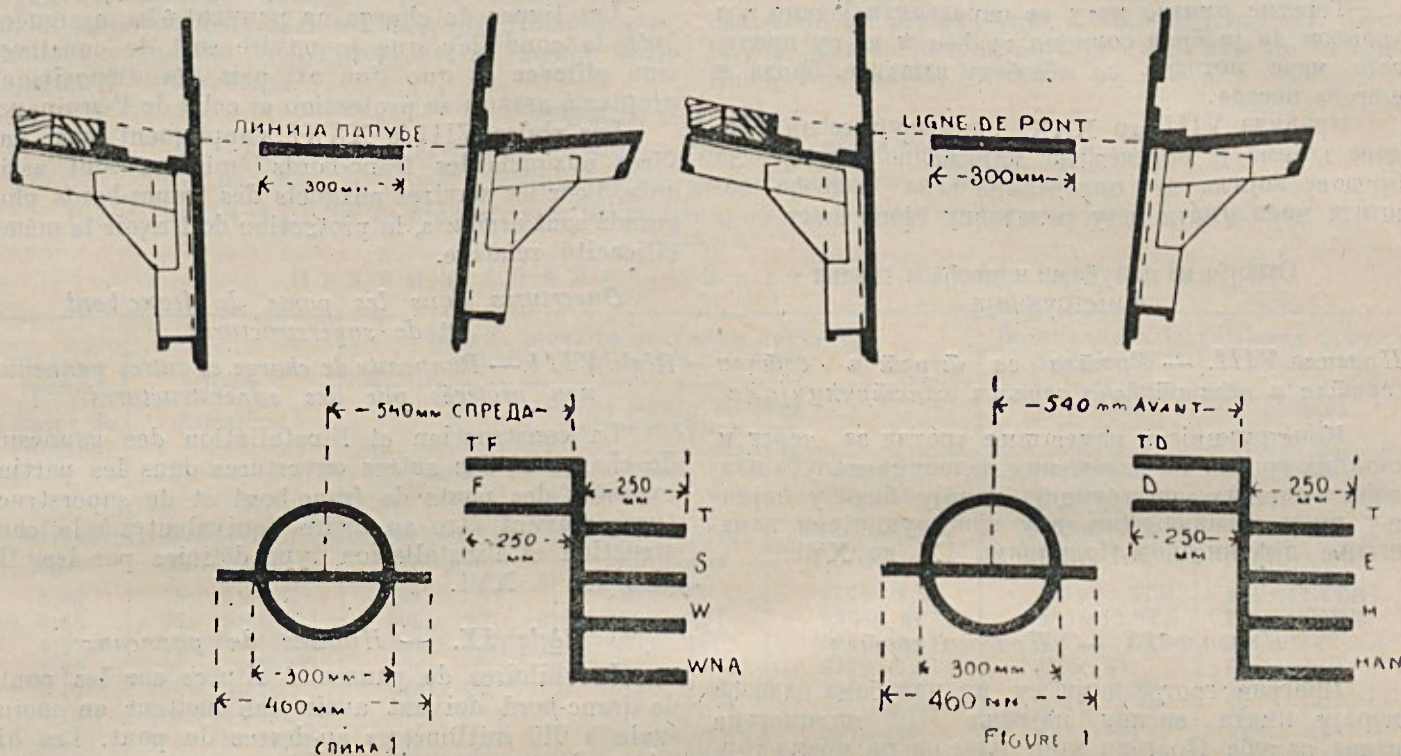
Ligne de charge pour l'Atlantique Nord. — La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée H, A. N.

Ligne de charge tropicale. — La ligne de charge tropicale est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T.

Lignes de charge d'eau douce. — La ligne de charge d'eau douce en été est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée D. La différence entre la ligne de charge d'eau douce en été et la ligne de charge d'été représente la correction qui

учинити када се, у слаткој води, узме терет који одговара једној од осталих терет их линија.* Троп. ска товарна линија за слатку воду је назначена горњом ивицом једне линије обележене са Т. F.

doit être apportée lorsqu'on prend, en eau douce, un chargement qui correspond à une des autres lignes de charge. La ligne de charge tropicale en eau douce est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée T. D.



СПИКА 1.

FIGURE 1

Правило V. — Обележје власћи, овлашћене за одређивање надвођа

Власт овлашћена за одређивање надвођа може бити означена словима која имају од прилике 115 милиметара висине и 75 милиметар ширине и која су стављена с једне и с друге стране круга и изнад линије која пролази кроз његово средиште.

Правило VI. — Детаљи обележавања

Круг, линије и слова морају бити насликани белом или жутом бојом на тамној подлози, или црном бојом на светлој подлози. Они морају бити брижљиво урезани или длетом уклесани на гвозденим или челичним боковима бродова. На дрвеним бродовима, они морају бити урезани у бркове у дубини од најмање 3 милиметра. Обележја морају бити добро видљива и, ако је то потребно, морају се у том циљу предузети специјалне мере.

Правило VII. — Проверавње обележја

Међународно уверење о надвођу не сме се издати пре него што један стручњак Власти овлашћене за одређивање надвођа (поступајући на основу одредаба Члана 9 ове Конвенције) не

Règle V. — Marque de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords

L'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être indiquée par des lettres ayant environ 115 millimètres de hauteur et 75 millimètres de largeur inscrites de part et d'autre du disque et au dessus de la ligne passant par son centre.

Règle VI. — Détails du marquage

Le disque, les lignes et les lettres doivent être peints en blanc ou en jaune sur fond sombre, ou en noir sur fond clair. Elles doivent être soigneusement entaillées ou centrées au pointeau sur les flancs des navires en fer et en acier. Sur les navires en bois, elles doivent être entaillées dans les bordages à une profondeur d'au moins 3 millimètres. Les marques doivent être bien visibles et si cela est nécessaire, des dispositions spéciales doivent être prises à cet effet.

Règles VII. — Vérification des marques

Le certificat international de franc-bord ne doit pas être délivré avant qu'un expert de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords (agissant en vertu des dispositions de l'Article 9 de la

* Када пароброди одређени за пловидбу по мору плове у реци или у унутрашњим водама, допуштено је повећати терет брода количином која одговара тежини горива, итд., потребној за потрошњу између полазне тачке и отвореног мора

* Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, etc., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

потврди да су та обележја означена на исправан и трајан начин на боковима брода.

2 део. — Услови за опредељивање теретних линија

— Теретне линије могу се определити једино под условом да је брод солидно грађен и да су предувете мере погодне за обезбеду заштите брода и његове посаде.

Правила VIII до XXXI примењују се на бродове којима је опредељено минимално надвође. За бродове којима су опредељена већа надвођа, заштита мора имати исту релативну ефикасност.

Отвори на палубама надвођа и горњих конструкција

Правило VIII. — Гројла за терет и остала гројла и незашићена горњим конструкцијама

Конструкција и намештање гротла за терет и осталих гротла на изложеним деловима палуба надвођа и горњих конструкција морају бити у најмању руку еквивалентни типу конструкције и намештање дефинисаном Правилима IX до XVI.

Правило IX. — Прагови гројла

Прагови гротла који су на палубама надвођа морају имати висину најмање 610 милиметара изнад палубе. Прагови који теже на палубама горњих конструкција морају имати висину најмање 610 милиметара изнад палубе ако се налазе у предњој четвртини дужине брода почев од осовине прамца и најмање једнаку 57 милиметара ако се налазе на другом месту.

Прагови морају бити од челика и солидне конструкције. Ако је захтевана висина 610 милиметара они морају бити снабдевени хоризонталним ефикасним појачањем на одстојању највише равном 254 милиметра испод горње ивице прага и ефикасним подупирачима и и ослоњцима намештеним између тог појачања и палубе у размацима не већим од 3 м 05. Ако су прагови на крају поклопаца заштићени, горњи захтеви могу бити мењани.

Правило X. — Поклопци за гројла

Поклопци за затварање наложених гротла морају бити чврсти и ако су дрвени нето дебљина мора бити најмање 60 милиметара за дужину највише равну 1 м 52. Ширина сваке површине подупртих места за све те поклопце за гротла мора бити најмање равна 63 милиметара.

Правило XI. — Велика спона гројла и уздужне пречаге

Кад се употребљују дрвени поклопци, велика спона гротла и уздужне пречаге морају имати ширину и дебљину и растојање дато у Табели 1, ако је захтевана висина за прагове 610 милиметара, а назначење у Табели 2 ако је захтевана висина 457 милиметара. Олуци за појачање који обрубљују горњу ивицу морају се протезати без прекида це-

présente Convention) ait certifié que ces marques sont indiquées de façon correcte et durable sur les murailles du navire.

2ème Partie. — Conditions d'Assignment des lignes de Charge

Les lignes de charge ne peuvent être assignées qu'à la condition que le navire soit de construction efficace et que l'on ait pris des dispositions propres à assurer sa protection et celle de l'équipage.

Les règles VIII à XXXI s'appliquent aux navires auxquels les franc-bords minima sont assignés. Pour les navires auxquels des francs-bords plus grands sont assignés, la protection doit avoir la même efficacité relative.

Ouvertures dans les ponts de franc-bord et de superstructures

Règle VIII. — Panneaux de charge et autres panneaux non protégés par des superstructures

La construction et l'installation des panneaux de charge et des autres ouvertures dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures doivent être au moins équivalentes à la construction et l'installation type définies par les Règles IX à XVI.

Règle IX. — Hilaires de panneaux

Les hiloires de panneaux situées sur les ponts de franc-bord doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres au-dessus du pont. Les hiloires situées sur les ponts de superstructures doivent avoir une hauteur au moins égale à 610 millimètres audessus du pont si elles se trouvent dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et au moins égale à 457 millimètres si elles se trouvent ailleurs.

Les hiloires doivent être en acier et de solide construction. Lorsque la hauteur exigée est de 610 millimètres elles doivent être munies d'un renfort horizontal efficace placé à une distance au plus égale à 254 millimètres au-dessous de l'artête supérieure de l'hiloire, et de goussets ou de montants efficaces établis entre ce renfort et le pont à des intervalles ne dépassant pas 3m05. Lorsque les hiloires à l'extrémité des panneaux sont protégés, les exigences ci-dessus peuvent être modifiées.

Règle X. — Panneaux de fermeture

Les panneaux de fermeture des hiloires exposées doivent être efficaces et lorsqu'ils sont en bois l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres pour une portée au plus égale à 1m52. La largeur de chaque surface de portage pour tous ces panneaux de fermeture doit être au moins égale à 63 millimètres.

Règle XI. — Barrots mobiles et galiotes de panneaux

Quand on emploie des panneaux en bois les barrots mobiles et les galiotes de panneaux doivent avoir les échantillons et l'écartement donnés dans la Table 1, si la hauteur exigée pour les hiloires est de 610 millimètres et ceux indiqués dans la Table 2, si la hauteur exigée est de 457 millimètres. Les cornières de renfort armant le bord supérieur doivent s'étendre sans interruption sur toute la longueur de

лом дужином сваког прага; дрвене уздужне пречаге морају бити оковане челичним лимом на свима потпорним тачкама.

Правило XII. — Лежаји или закачке

Лежаји или закачке за покретне споне гротла и уздужне пречаге морају бити од челика и дебљине најмање равне 12,5 милиметара. Њихова ширина на површини подупртог места мораће бити најмање 75 милиметара.

chaque barrot; les galiotes en bois doivent être garnies d'une tôle d'acier à tous les points de portage.

Règle XII. — Supports ou glissières

Les supports ou glissières pour les barrots mobiles et les galiotes doivent être en acier et d'une épaisseur au moins égale à 12,5 millimètres. Leur largeur à la surface de portage devra être de 75 millimètres au moins.

ТАБЕЛА 1 — TABLE 1.

(Празови милиметара високи 610) — (Hiloires de 610 millimètres de hauteur.)

Велика спона гротла и уздужне пречаге за бродове дужином 61 или више метара.

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres.

Велика спона — Barrots mobiles

Ширина гротла Largeur du Panneau	Окови Armatures	Велика спона са уздужним пречагама Barrots mobiles avec Galiotes			Велика спона без уздужних пречага Barrots mobiles sans Galiotes	
		Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe			Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe	
		1m83	2m44	3m05	1m22	1m52
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres
3,05	75×75×10C	280×7,5T	305×8T	356×8,5T	230×11,5TB	254×12,5TB
3,66	75×75×10C	305×8T	356×8,5T	432×9T	280×12,5TB	305×12,5TB
4,27	75×75×10,5C	356×8,5T	432×9T	508×9,5T	305×12,5TB	305×8T
4,88	90×75×10,5C	406×9T	483×9,5T	559×9,5T	305×8T	356×8,5T
5,49	100×75×11C	457×9T	533×9,5T	635×10T	356×8,5T	406×9T
6,10	100×75×11C	508×9,5T	610×10T	711×10,5T	381×8,5T	457×9T
6,71	115×75×11,5C	559×9,5T	660×10,5T	762×11T	406×9T	483×9T
7,32	130×90×11,5C	584×10T	711×10,5T	813×11T	432×9T	508×9,5T
7,93	140×90×12C	610×10T	736×10,5T	864×11,5T	457×9T	533×9,5T
8,54	150×90×12,5C	635×10T	787×11T	915×12T	483×9,5T	559×9,5T
9,14	150×90×13C	660×10,5T	813×11T	965×12T	508×9,5T	584×10T

Уздужне пречаге — Galiotes

Дужина уздужних пречага Longueur de Galiotes	Окови Armature	Крушколини лим. Цент. уздужне пречаге Tôle à Boudin. Galiotes centrales			Крушколуки олуди. Бојне уздужне пречаге Cornières à Boudin. Galiotes latérales		
		Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe			Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe		
		0m91	1m22	1m52	0m91	1m22	1m52
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres
1,83	65×65×9	150×9	165×9,5	180×9,5	150×75×9,5	165×90×9,5	180×90×9,5
2,44	65×65×9,5	180×10,5	200×11	230×11	180×90×10,5	200×75×11	230×90×11
3,05	65×65×10	200×12,5	240×12,5	280×12,5	200×90×12,5	240×90×12,5	280×90×12,5

Дужина уздужних пречага Longueur de la Galiote	Централне дрвене уздужне пречаге Galiotes centrales en Bois						Бојне дрвене уздужне пречаге Galiotes latérales en Bois					
	Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe						Растојање између осовина Ecartement d'Axe en Axe					
	0m91		1m22		1m52		0m91		1m22		1m52	
	И	Л	И	Л	И	Л	И	Л	И	Л	И	Л
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	230	230

C = Обичан олук
Cornière ordinaire.

TB = Крушколини лим
Tôle à boudin

T = Лим
Tôle

И = Висина
Hauteur.

Л = Ширина
Largeur

Висина велике споне гротла јесте висина на средини њене дужине. Она се мери одњегкоован проадо доње ивице. Висина уздужних пречага се мери од доњег зида поклонаца за гротла на до доње ивице. Задужине и растојања између назначених у табели димензије се добијају интерполацијом. Кад се захтева употреба лима, два олук који имају димензије одређене за окове морају се наместити на доњем делу велике споне. Кад се захтевају крушколини лимови, два олук који имају димензије које се траже за окове, морају се наместити на горњем делу велике споне или уздужне пречаге. Кад се захте-

вају крушколики олуци, један олуц, који има димензије које се траже за окове, мора се наместити на високом делу. Код су ширине, које се траже за пречаге олука, различите, најшира пречага има се наместити хоризонтално.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longeurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiques pour les armatures doivent être placées à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les pannes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

Код бродова чија дужина не премаша 30 м 50, висина велике споне начињене од лима и олука може бити 60% од висине дате у табели; висина велике споне и уздужних пречага челичних начињених од крушколиког олука или крушколиког лима може бити 80% од висине дате у табели; дебљине лима, крушколиког олука и крушколиког лима мора бити она која одговара, у табели, смањеној висини, но с тим да та дебљина не може бити мања од 7м/м5. Висине и ширине дрвених уздужних пречага могу имати 80% од димензија датих у табели, за бочне уздужне пречаге; али централне уздужне пречаге не смеју бити ужи од 165 милиметара. Код бродова чија је дужина између 30 м 50 и 61 м, димензије велике споне гротла имају се одредити линеарном интерполацијом.

Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30м50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 м/м5. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 pour cent des dimensions données à la table, pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30м50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

ТАБЕЛА 2. — TABLE 2.

(Прагови од 457 милиметара висине) — (Hiloirs de 457 millimètres de hauteur).

Велика спона гротла и уздужне пречаге за бродове који имају дужину од 61 или више метара.

Barrots mobiles et galiotes de panneaux pour les navires ayant une longueur égale ou supérieure à 61 mètres.

Велика спона — Barrots mobiles.

Ширина гротла Largeur du Panneau	Окови Armatures	Велика спона са уздужним пречагама Barrots mobiles avec Galiotes			Велика спона без уздужних пречага Barrots mobiles sans Galiotes	
		Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe			Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe	
		1м83	2м4"	3м05	1м22	1м52
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres
3,05	75×75×10C	241×11,5TB	267×12,5TB	292×13,5TB	203×10TB	230×11TB
3,66	75×75×10C	280×12,5TB	280×7,5T	330×8,5T	230×11TB	254×12,5TB
4,27	75×75×10,5C	280×7,5T	330×8T	381×8,5T	254×12,5TB	292×12,5TB
4,88	90×75×10,5C	305×8,5T	381×8,5T	432×9T	280×7,5T	280×7,5T
5,49	100×75×11C	356×8,5T	432×9T	483×9,5T	280×7,5T	305×8T
6,10	100×75×11C	406×9T	483×9,5T	533×9,5T	305×8T	330×8,5T
6,71	115×75×11,5C	432×9T	508×9,5T	584×10T	318×8T	356×8,5T
7,32	130×90×11,5C	457×9T	533×9,5T	635×10T	330×8,5T	368×8,5T
7,93	140×90×12C	483×9,5T	559×9,5T	660×10,5T	344×8,5T	381×8,5T
8,54	150×90×12,5C	508×9,5T	584×10T	686×10,5T	356×8,5T	406×9T
9,14	150×90×13C	533×9,5T	610×10T	711×10,5T	381×8,5T	432×9T

Уздужне пречаге — Galiotes

Дужина уздужних пречага Longueur de Galiotes	Окови Armature	Крушколики лим. Централне уздужне пречаге — Tôle à Boudin Galiotes centrales			Крушколики олуци Бочне уздужне пречаге Cornières à Boudin. Galiotes latérales		
		Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe			Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe		
		0м91	1м22	1м52	0м91	1м22	1м52
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres	Милиметара Millimètres
1,83	65×65×9	130×8,5	140×8,5	150×9	130×75×8,5	140×75×8,5	150×75×9
2,44	65×65×9,5	150×9,5	180×10	190×10,5	150×75×9,5	180×75×10	190×90×10,5
3,05	65×65×10	180×11	200×11,5	230×12,5	180×75×11	200×90×11,5	230×90×12,5

Дужина уздужних пречага Longueur de la Galiotes	Централне дрвене уздужне пречаге Galiotes centrales en Bois						Бочне дрвене уздужне пречаге Galiotes latérales en bois					
	Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe						Растојање између осовина Ecartement d' Axe en Axe					
	0м91		1м22		1м52		0м91		1м22		1м52	
	Н	Л	Н	Л	Н	Л	Н	Л	Н	Л	Н	Л
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

C = Обичан олуц
Cornière ordinaire

TB = Крушколики лим.
Tôle à boudin

T = Лим.
Tôle

Н = Висина
Hauteur

Л = Ширина
Largeur

Висина велике споне гротла јесте висина на средини њене дужине. Она се мери од горњег окова па до доње пивце. Висина уздужних пречага се мери од доњег лица поклопаца за гротла па до доње пивце. За дужине и растојања између назначених у табели, димензије се добивају интерполацијом. Кад се захтева употреба лима, два олука који имају димензије одређене за окове морају се наместити на доњем делу велике споне. Кад се захтевају крушколики лимови, два олука, који имају димензије које се траже за окове, морају се наместити на горњем делу велике споне или уздужно пречаге. Кад се захтевају крушколики олуци, један олук, који има димензије које се траже за окове, мора се наместити на високом делу. Кад су ширине, које се траже за пречаге олука, различите, најшира пречага има се наместити хоризонтално.

La hauteur des barrots mobiles est la hauteur au milieu de leur longueur. Elle est mesurée depuis l'armature supérieure jusqu'au bord inférieur. La hauteur des galiotes est mesurée depuis la face inférieure des panneaux de fermeture jusqu'au bord inférieur. Pour des longueurs et écartements intermédiaires les dimensions sont obtenues par interpolation. Lorsque l'emploi de tôles est exigé, deux cornières ayant les dimensions spécifiées pour les armatures doivent être placées à la partie haute et à la partie basse du barrot mobile. Lorsque des tôles à boudin sont exigées, deux cornières ayant les dimensions exigées pour les armatures doivent être placées à la partie supérieure du barrot mobile ou de la galiote. Lorsque des cornières à boudin sont exigées, une cornière ayant les dimensions exigées pour les armatures doit être placée à la partie haute. Lorsque les largeurs exigées pour les panes d'une cornière sont différentes, la panne la plus large doit être disposée horizontalement.

"Код бродова чија дужина не премаша 30 м 50, висина велике споне начињене од лима и олука може бити 60% од висине дате у табели; висина велике споне и уздужних пречага челичних начињених од крушколиког олука или крушколиког лима може бити 80% од висине дате у табели; дебелина лима, крушколиких олука и крушколиког лима мора бити она која одговара, у табели, смањеној висини, по с тим да та дебелина не може бити мања од 7 м/м⁵. Висине и ширине дрвених уздужних пречага могу имати 80% од димензије датих у табели, за бочне уздужне пречаге; али централне уздужне пречаге не смеју бити уже од 165 милиметара. Код бродова чија је дужина између 30 м 50 и 61 м, димензије велике споне гротла имају се одредити линеарном интерполацијом.

"Dans les navires dont la longueur ne dépasse pas 30m50 la hauteur des barrots mobiles constitués par des tôles et des cornières peut être égale à 60 pour cent de la hauteur donnée à la table; la hauteur des barrots mobiles et des galiotes en acier constitués par une cornière à boudin ou par une tôle à boudin peut être égale à 80 pour cent de la hauteur donnée à la table; l'épaisseur des tôles, cornières à boudin et tôles à boudin doit être celle qui correspond, dans la table, à la hauteur réduite, sans toutefois que cette épaisseur puisse être inférieure à 7 m/m⁵. Les hauteurs et les largeurs des galiotes en bois peuvent être égales à 80 pour cent des dimensions données à la table pour les galiotes latérales; mais les galiotes centrales ne doivent pas avoir une largeur inférieure à 165 millimètres. Dans les navires dont la longueur est comprise entre 30m50 et 61 mètres les dimensions des barrots et des galiotes doivent être déterminées par interpolation linéaire.

Правило XIII. — Куке

Чврсте куке широке најмање 63 милиметара морају бити распоређене у размацама који не премашују 0 м 61 од осовине до осовине. Куке на крајевима не смеју бити удаљене више од 150 милиметара од сваког угла гротла.

Règle XIII. — Taquets

Des taquets solides ayant au moins 63 millimètres de largeur doivent être disposés à des intervalles n'excédant pas 0m61 d'axe en axe. Les taquets aux extrémités ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres de chaque angle du panneau.

Правило XIV. — Шипке и клинови

Шипке и клинови морају бити чврсти и у добром стању.

Règle XIV. — Tringles et coins

Les tringles et les coins doivent être efficaces et en bon état.

Правило XV. — Мушме

Биће на броду за свако гротло наменшено на изложеној тачки палубе надвођа и палубе горње конструкције најмање две мушме у добром стању, савршено непромочиве и потпуно довољно отпорне. Ткањина мора бити гарантована без јуте и такве тежине и калекша као што је одреди свака Власт.

Règle XV. — Prélarts

Il y aura à bord pour chacun des panneaux placés en un point exposé du pont de franc-bord et du pont de superstructures deux prélarts au moins en bon état parfaitement imperméabilisés et de résistance largement suffisante. Le tissu doit être garanti sans jute et d'un poids et d'une qualité déterminés par chaque Administration.

Правило XVI. — Утврђивање поклопаца за гротла

Сва гротла наменшена на изложеним позицијама палуба надвођа и горње конструкције морају бити снабдевена алкама или другим направама ради утврђивања ужета.

Règle XVI. — Fixation des panneaux de fermeture

Tous les panneaux placés dans des positions exposées sur les ponts de franc-bord et de superstructures doivent être munis de pitons ou autres dispositifs pour fixer des saisines.

Ако ширина гротла премаша 60 од сто ширине попречно од палубе у правцу гротла и ако је захтевана висина прага 610 милиметара, морају бити

Lorsque la largeur du panneau dépasse 60 pour cent de la largeur du pont par son travers et lorsque la hauteur exigée des hiloires est de 610 millimètres,

предвиђене направе ради утврђивања специјалних ужета, да би се омогућила сигурност поклопца гротла, пошто се ставе на место мушме и шипке.

Правило XVII. — Грџила за утовар и друга грџила на ђалуџи надвођа у унутрашњости горњих конструкција снабђених најрсема за затварање мање ефикасним него што су оне из класе 1.

Конструкција и постројење тих гротла морају бити најмање равни конструкцији и постројењу типа предвиђеног у Правилу XVIII.

Правило XVIII — Прагови грџила и најрсе за затварање

Гротла за утовар, гротла спремишта угљена и друга гротла на ђалуџи надвођа на унутрашњој страни горњих конструкција која су снабђена напјавама за затварање Класе 2, морају имати прагове високе најмање 229 милиметара и направе за затварање исто толико ефикасне као што су оне које се траже за поменути гротла за утовар, чија је регуларна висина прагова 457 милиметара.

Ако су постројења за затварање горњих конструкција мање ефикасна него она из Класе 2, гротла морају имати прагове од најмање 457 милиметара висине и направе и уређења за затварање исто толико ефикасне као и оне које се траже за поменути гротла за утовар:

Правило XIX. — Ошвори и у машинском одељењу који лезе у издвојеним деловима ђалуџе надвођа и полукасару

Ови отвори морају бити погодни и чврсто уоквирени челичним лимом довољне чврстоће. Ако оквири нису заштићени другим конструкцијама, њихова чврстина треба да буде предмет специјалне пажње. Врата у тим оквирима морају бити од челика, ефикасно утврђена, и причвршћена за ограду на сталан начин и то тако да се могу затварати и осигурати изнутра и споља. Прагови врата морају имати висину од најмање 610 милиметара изнад ђалуџе надвођа и најмање 457 милиметара изнад полукасара.

Отвори просторија строја, димњак и вентилатора морају бити изнад ђалуџе толико високо колико је разложно и могуће. Отвори просторија строја морају бити снабђени чврстим челичним поклопцима стално намененим на својим местима.

Правило XX. — Ошвори у машинском одељењу који се налазе у ђоменујим деловима ђалуџа горњих конструкција осим ђалукаса

Ови отвори морају бити погодни оковани и ефикасно окружени чврстим оквиром од челичног

des dispositifs pour fixer des saisines spéciales doivent être prévus, afin de permettre d'assurer la tenue des panneaux de fermeture, après mise en place prélatés et des tringles.

Règle XVII. — Panneaux de chargement et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe 1.

La construction et l'installation de ces panneaux doivent être au moins équivalentes à la construction et à l'installation type prévues à la Règle XVIII.

Règle XVIII. — Hilaires de panneaux et dispositifs de fermeture

Les panneaux de chargement, panneaux de charbonnage et autres panneaux dans le pont de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 2, doivent avoir des hilaires d'une hauteur de 229 millimètres au moins et des dispositifs de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés, dont la hauteur réglementaire d'hilaire est de 457 millimètres.

Lorsque les installations de fermeture des superstructures sont moins efficaces que ceux de la Classe 2, les panneaux doivent avoir des hilaires d'une hauteur de 457 millimètres au moins et des dispositifs et des arrangements de fermeture aussi efficaces que ceux exigés pour les panneaux de chargement exposés.

Règle XIX. — Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de franc-bord et de demi-dunette

Ces ouvertures doivent être convenablement et efficacement entourées par des encaissements en tôle d'acier de solidité largement suffisante. Lorsque des encaissements ne sont pas protégés par d'autres constructions, leur solidité doit faire l'objet d'une étude spéciale. Les portes dans ces encaissements doivent être en acier, efficacement raidies, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur d'au moins 610 millimètres au-dessus du pont de franc-bord et d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont de demi-dunette.

Les hilaires de panneaux de chaufferies, les hilaires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier, maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XX. — Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les parties exposées des ponts de superstructures autres qu'une demi-dunette

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encais-

лима. Врата тих оквира морају бити чврсто конструисана, причвршћена на сталан начин и то тако да се могу затварати и осигурати изнутра и споља. Прагови отвора морају имати висину од најмање 380 милиметара изнад палуба горњих конструкција.

Отвори просторија строја и димњака и прагови вентилатора морају се подизати изнад палубе толико високо колико је разложно и могуће. Отвори просторија строја морају бити снабдевени чврстим челичним поклопцима стално наместеним на својим местима.

Правило XXI. — Отвори у машинском одељку које леже на палубама надвођа са унутрашње стране горњих конструкција које су снабдеване најравама за затварање мање ефикасним од оних из класе 1.

Ови отвори морају бити погодни оковани и ефикасно окружени оквиром од челичног лима. Врата тих оквира морају бити солидно конструисана, причвршћена на сталан начин и то тако да се могу сигурно затварати. Прагови тих отвора морају бити на висини од најмање 229 милиметара изнад палубе у случају ако су горње конструкције снабдеване направама за затварање из Класе 2, и на висини од најмање 380 милиметара изнад палубе ако су направе за затварање мање ефикасне од оних из Класе 2.

Правило XXII. — Затварачи магаза на самој палуби

Затварачи магаза на самој палуби могу се наместити на палубама горњих конструкција; они морају бити гвоздени или челични, солидне конструкције, са шрафовима или са шиповима. Ако затварач није снабдевен шаркама, мора бити предвиђен сталан систем везивања ланцима. Питање наместања затварача магаза у самој палуби на малим бродовима намењеним специјалним транспортима спада у надлежност сваке Власти овлашћене за дозначење надвођа.

Правило XXIII. — Силасци

Силасци у изложеним деловима палуба надвођа и палуба затворених горњих конструкција морају бити солидне конструкције. Прагови њихових врата морају имати висину која се тражи за прагове гротла (види Правила IX и XVIII). Врата морају бити солидно конструисана и таква да се могу затварати и осигурати изнутра и споља. Ако се силазак налази у четвртини дужине брода почев од осовине правца, он мора бити од челика и закован за палубу.

sement solide en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Les seuils des ouvertures doivent avoir une hauteur, d'au moins 380 millimètres au-dessus des ponts de superstructures.

Les hiloires de panneaux de chaufferies, les hiloires à la base des cheminées et les conduits d'aération doivent s'élever au-dessus du pont aussi haut qu'il est raisonnable et possible. Les panneaux de chaufferies doivent être pourvus de couvercles solides en acier maintenus à leur place par un dispositif de fixation permanent.

Règle XXI. — Ouvertures dans la tranche des machines situées dans les ponts de franc-bord à l'intérieur des superstructures qui sont munies de dispositifs de fermeture moins efficaces que ceux de la Classe I

Ces ouvertures doivent être convenablement armaturées et efficacement entourées par un encaissement en tôle d'acier. Les portes de ces encaissements doivent être solidement construites, fixées à la paroi d'une manière permanente et en mesure d'être maintenues fermées. Les seuils de ces ouvertures doivent être à une hauteur d'au moins 229 millimètres au-dessus du pont dans le cas où les superstructures sont pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 2, et à une hauteur d'au moins 380 millimètres au-dessus du pont lorsque les dispositifs de fermeture sont moins efficaces que ceux de la Classe 2.

Règle XXII. — Bouchons de soute à plat pont

Des bouchons de soute à plat pont peuvent être installés dans les ponts de superstructures ils doivent être en fer ou en acier, de construction solide, avec des joints à vis ou à baïonnette. Lorsqu'un bouchon n'est pas muni de charnières, système d'attache permanent en chaîne doit être prévu. La question de l'emplacement des bouchons de soute à plat pont à bord des petits navires affectés à des transports spéciaux est du ressort de chaque Autorité habilitée pour l'assignation du franc bord.

Règle XXIII. — Descentes

Les descentes dans les parties exposées des ponts de franc-bord et des ponts de superstructures fermées doivent être de construction solide. Les seuils de leurs portes doivent avoir la hauteur exigée pour les hiloires de panneaux (voir Règles IX et XVIII). Les portes doivent être solidement construites et en mesure d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur. Lorsque la descente se trouve dans le quart de la longueur du navire à partir de l'étrave, elle doit être en acier et être rivée au bordé de pont.

Правило XXIV. — Ваздушне цеви намењене у изложеним деловима палуба надвођа и горњих конструкција

Ваздушне цеви које снабдевају просторе испод палуба надвођа или испод потпуних палуба горњих конструкција или конструкција снабдених направама за затварање из Класе 1, морају имати непокретни део од челика, солидно конструисан и ефикасно утврђен за палубу клинџима размакнутих на 4 пречника од осовине до осовине, или другим средствима исто тако ефикасним. Палубно попело базе утврђеног дела ваздушних цеви мора бити ефикасно учвршћено између палубних спона. Отвори ваздушних цеви морају бити снабдени ефикасним средствима за затварање.

Ако су ваздушне цеви намењене на палуби надвођа, или на палуби неке горње конструкције која лежи у предњој четвртини дужине брода почев од осовина правца и ако направе за затварање имају привремени карактер, учвршћени део мора имати висину од најмање 915 милиметара. У осталим изложеним деловима палубе горњих конструкција, оне морају имати висину од најмање 760 милиметара. Ако утврђени део ма које ваздушне цеви има висину већу од 915 милиметара, она мора бити подупрта и учвршћена на месту посебним начином.

Правило XXV. — Ваздушни чункови

Ако се ваздушни чункови воденог баласта и других сличних резервоара продужавају изнад палуба надвођа или горњих конструкција, изложени делови тих чункова морају бити солидно конструисани. Њихов отвор мора лежати на висини изнад палубе најмање на 915 милиметара у вдењима палуба надвођа 760 милиметара на палубама полукасара и 457 милиметара на палубама савезних горњих конструкција. Погодне направе морају бити предвиђене за затварање отвора ваздушних чункова.

Отвори на бодовима бродова

Правило — XXVI. Отвори за пролаз, отвори за штерей, отвори за угаљ, итд.

Отвори на боковима брода испод палубе надвођа морају бити снабдени непромочивим вратима или затворима. Ова врата и затвори, као и њихове направе за затварање морају бити довољно јаки.

Правило XXVII. — Излијевци и санитарне цеви за отицање

Излијевци на боковима бродова, који полазе из простора који леже испод палубе надвођа, морају бити снабдени ефикасним и приступачним направама које спречавају продирање воде у брод. Свака независна цев за отицање може бити снабдеvena аутоматским вентилом без враћања са непосредним сретством за затварање којим се може руковати са једне тачке која лежи изнад палубе надвођа, или са два аутоматска вентила без враћања, без директног сретства за затварање, под условом да онај виши буде намењен на такав начин да је увек приступачан ради прегледа у нор-

Règle XXIV. — Manches à air placées dans des parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Les manches à air desservant les espaces situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous des ponts de superstructures intactes ou de superstructures pourvues de dispositifs de fermeture de la Classe 1, doivent avoir la partie fixe en acier, solidement construite et efficacement fixée au pont par des rivets espacés de 4 diamètres d'axe en axe ou par d'autres moyens aussi efficaces. Le bordé du pont à la base de la partie fixe des manches à air doit être efficacement raidi entre les barrots du pont. Les ouvertures des manches à air doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

Lorsque les manches à air sont placées sur le pont de franc-bord, ou sur le pont d'une superstructure située dans le quart avant de la longueur du navire à partir de l'étrave et lorsque les dispositifs de fermeture ont un caractère temporaire, la partie fixe doit avoir une hauteur d'au moins 915 millimètres. Dans les autres parties exposées du pont de superstructures, elles doivent avoir une hauteur au moins égale à 760 millimètres. Lorsque la partie manche à air quelconque a une hauteur supérieure à 915 millimètres, elle doit être soutenue et fixée en place d'une façon spéciale.

Règle XXV. — Tuyaux d'air

Lorsque les tuyaux d'air des water ballasts et autres réservoirs analogues se prolongent au-dessus des ponts de franc-bord ou de superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction solide. Leur orifice doit être situé à une hauteur au-dessus du pont au moins égale à 915 millimètres dans les puits des ponts de franc-bord, de 760 millimètres sur les ponts des demi-dunettes et de 457 millimètres sur les ponts des autres superstructures. Des dispositifs convenables doivent être prévus pour obturer les orifices des tuyaux d'air.

Ouvertures dans les Murailles des Navires
Règle XXVI. — Coupée, sabords de charge, sabord à charbon, etc

Les ouvertures dans les murailles du navire au-dessus du pont de franc-bord doivent être pourvues de portes ou fermetures étanches. Ces portes et ces fermetures, ainsi quelques dispositifs d'assujettissement, doivent être de solidité suffisante.

Règle XXVII. — Dalots et tuyaux de décharge sanitaires.

Les décharges à travers la muraille de navires provenant d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, doivent être munies de dispositifs efficaces et accessibles empêchant l'eau de pénétrer dans le navire. Chaque décharge indépendante peut être munie d'une soupape automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, ou de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les

малим службеним приликама. Вентил са непосредном командом за затварање мора бити свагда лако приступачан и мора имати индикатор отварања и затварања. Ливено гвожђе не сме се употребити за израду тих вентила ако су они причвршћени на бок брода.

Власт надлежна за одређивање надвођа може захтевати сличне прописе што се тиче отвора који полазе из простора који леже у затвореним горњим конструкцијама, водећи рачуна о типу тих цеви за стицање и о смештају њихових крајева у унутрашњости брода.

Кад су залијевци смештени у горњим конструкцијама које нису снабдеване постројењем за затварање из Класе 1, морају бити снабдевени ефикасним сретствима ради спречавања случајног продирања воде испод палубе надвођа.

Правило XXVIII. — Побочни прозори

Побочни прозори просторија које леже испод палубе надвођа или прозорчићи просторија које леже испод палубе горњих конструкција, конструкција затворених помоћу направа за затварање Класе 1 или Класе 2, морају бити снабдевени ефикасним унутрашњим капцима, намештеним на њиховом месту на сталан начин, тако да се могу стварно затварати и да осигуравају непромочивост.

Ако се, међутим, такве просторије налазе у горњим конструкцијама, а намењене су другим путницима сем путника из средње палубе или поседа, прозори могу имати покретне капке намештене до прозора, под условом да се у свако доба могу брзо употребити.

Прозори и капци морају бити солидне и привратне конструкције.

Правило XXIX — Ограде

Ограде или браници ефикасне конструкције морају бити постављени на свима изложеним деловима палуба надвођа и горњих конструкција.

Правило XXX — Вратишца за отицање

Ако ограде које се налазе на изложеним деловима палубе надвођа или горњих конструкција образују „зденце“, морају се предузети потпуно довољне мере да би се брзо могли испразнити вода са палубе и осигурати њено отицање. Минимална површина враташца за отицање која се имају предвидети са сваке стране и у сваком зденцу на палуби надвођа и на палуби полукасара, мора бити она која је назначена у доњој табели. На палуби сваке друге горње конструкције минимална површина враташца сваког зденца мора бити равна половини површине назначене у табели. Ако је дужина зденца већа од 0,7 L, табела се може мењати.

circumstances normale de service. La soupape à commande de fermeture directe doit toujours être facilement accessible et elle doit comporter un indicateur d'ouverture et de fermeture. La fonte ne doit pas être employée dans la fabrication de ces soupapes lorsqu'elles sont fixées sur la muraille du navire.

Des prescriptions similaires peuvent être exigées par l'Autorité habilitée pour l'assignation du franc-bord en ce qui concerne les décharges provenant des espaces situés dans les superstructures fermées en tenant compte du type de ces décharges et de l'emplacement de leurs extrémités à l'intérieur du navire.

Quand des dalots sont placés dans des superstructures non munies d'installation de fermeture de la Classe 1, ils doivent être pourvus de moyens efficaces pour empêcher l'introduction accidentelle de l'eau audessous du pont de franc-bord.

Règle XXVIII. — Hublots

Les hublots des locaux situés au-dessous du pont de franc-bord ou ceux des locaux situés au-dessous du pont de superstructures des superstructures fermées au moyen de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou de la Classe 2, doivent être munis de contre-hublots intérieurs efficaces, maintenus à leur emplacement d'une manière permanente, de façon à ce qu'ils puissent être effectivement fermés et qu'ils assurent l'étanchéité.

Lorsque, toutefois, de tels locaux situés dans les superstructures sont destinés aux passagers autres que les passagers d'entrepont ou à l'équipage les hublots peuvent avoir des contre-hublots amovibles placés à côté des hublots sous réserve qu'ils soient rapidement utilisables en tout temps.

Les hublots et les contre-hublots doivent être de construction solide et approuvée.

Règle XXIX. — Garde corps

Des garde-corps ou des pavois de construction efficace doivent être établis dans toutes les parties exposées des ponts de franc-bord et de superstructures.

Règle XXX. — Sabords de décharge

Lorsque des pavois trouvant sur les parties exposées des ponts de franc-bord ou de superstructures forment des puits, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour permettre d'évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. La section minimum des sabords de décharge à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord et sur le pont de demi-dunette, doit être celle indiquée dans le tableau suivant. Sur le pont de toute autre superstructure la section minimum des sabords de chaque puits doit être égale à la moitié de la section indiquée dans le tableau. Lorsque la longueur d'un puits est plus grande que 0,7 L le tableau peut être modifié.

Табела површине враташца за отицање — Table de la section des sabords de décharge.

Дужина попречне ограде зденца у метрима Longueur des pavois par le travers du puits en mètres	Површина враташца за отицање на свакој страни у квадратним дециметрима Section des sabords de décharge de chaque bord en décimètres carrés
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,67	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
преко — Au-dessus de 19,81	9,3 квадратних дециметара за свако повећање од 1 м 52 дужине ограда 9,3 décimètres carrés pour chaque augmentation de 1 m 52 de longueur de pavois

Доњи прагови враташца за отицање морају бити толико близу палубе колико је практично могуће и, првенствено, не смеју прелазити преко горњег руба браника. Две трећине целокупне прописане површине враташца за отицање морају се налазити на средини полу-дужине сваког зденца. У бродовима чији је лук палубе мањи од прописног, укупна површина враташца за отицање мора бити примерено повећана.

Сви ти отвори на браницима морају бити заштићени шипкама или пречагама, размакнутим око 23 сантиметра.

Ако су отвори за отицање снабдевени покретним враташцима, мора бити предвиђена довољна покретљивост да се спречи свако запыњање. Шарке морају имати месингане осовине.

Правило XXXI. — Заштитна посаде

Мостови, штитници или друге годиње направе морају бити предвиђене ради заштите посаде кад улази у своје просторије или кад оданде излази. Солидност просторија намењених за смештај посаде на паробродима са равним палубама мора одговарати оној која се захтева за штитнике горњих конструкција.

3 део — Теретне линије за пароброде

Правило XXXI. — Дужина (L)

Дужина употребљена у правилима и у Таблицама надвођа јесте дужина у метрима, мерена у висини линије летњег газа, од предње стране осовине правца до задње стране осовине крме. У случају ако нема осовине крме дужина се мери од предње стране правца до осовине кормила.

Код бродова који имају стражњи део као крстарице има се узети као дужина било 96 од сто укупне дужине, мерене линијом газа летњег над-

Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près du pont qu'il sera pratiquement possible et, de préférence ne doivent pas dépasser le can supérieur de la cornière gouttière. Les deux-tiers de la section totale réglementaire des sabords de décharge doivent se trouver dans la demi-longueur du puits au milieu. Dans les navires dont la tonture est inférieure à la tonture réglementaire, la section totale des sabords de décharge doit être convenablement augmenté.

Toutes ces ouvertures dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou barres, espacées d'environ 23 centimètres.

Si les sabords de décharge sont munis de vollets battants, un jeu largement suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinceage. Les charnières doivent avoir des axes en laiton.

Règle XXXI. — Protection de l'équipage

Des passerelles, des filières ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour protéger l'équipage lorsqu'il entre dans son logement ou en sort. La solidité des roufs affectés au logement de l'équipage sur les navires à vapeur à pont découvert doit être équivalente à celle exigée pour les cloisons des superstructures.

3ème Partie. — Lignes de charge pour les vapeurs

Règle XXXII. — Longueur (L)

La longueur employée dans les règles et dans les Tables de franc-bord est la longueur en mètres, mesurée au niveau de la flottaison correspondant au franc-bord d'été, depuis la face avant de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot arrière. Dans le cas où il n'y a pas d'étambot arrière la longueur est mesurée depuis la face avant de l'étrave jusqu'à l'axe de la mèche du gouvernail.

Pour les navires ayant des arrières de croiseur on doit prendre pour longueur soit 96 pour cent de la longueur totale, mesurée sur un plan de la flottaison en charge au franc-bord d'été soit la longueur mesurée de la face avant de l'étrave jusqu'à

вођа било дужина мерена од предње стране правца до осовине крме, ако је та дужина већа.

Правило XXXIII — Ширина (B)

Ширина јесте највећа ширина у метрима мерена на средини брода све до спољне стране ребра код гвоздених или челичних бродова и све до спољне ивице спољњег попела у бродовима дрвеним или оним који имају мешовиту конструкцију.

Правило XXXIV — Висина брода

Висина брода јесте вертикална удаљеност у метрима мерена на средини брода од горње стране кобилице до горње површине споне палубе надвођа. Код дрвених бродова и бродова мешовите конструкције висина се мери почев од доње ивице издушка кобилице. Ако су облици доњег дела на средини брода шупљи, или ако постоје дебела најдоња попела (garboards), висина брода се мери од оне тачке где би хоризонтална линија дна секла бок кобилице, кад би се та линија продужила за дебљину попела.

Правило XXXV. — Висина надвођа (D)

Висина употребљена за срачунавање надвођа јесте висина брода од горњег врха кобилице од равне линије палубе повећана за дебљину жлебног лима или повећана на $\frac{T(L-S)}{L}$ ако је ова последња корекција већа. У тој формули:

T јесте средња дебљина равне палубе изван отвора палубе,

S јесте укупна дужина горњих конструкција онако као што је дефинисана у Правилу XL.

Ако мртви делови брода имају нарочити облик D јесте висина у средини брода који има мртве делове вертикалне, нормалну закривљеност споне и попречни пресек горњег дела једнак стварном пресеку брода.

Ако на боковима мртвих делова брода (као на пример, у броду турет) има увучено место или прелом, 70 од сто површине пресека изнад увученог места или прелома урачунавају се у површину која служи за одређивање еквивалентног пресека.

Ако је у питању брод који нема у средини дужине затворену горњу конструкцију која се протеже најмање на 0,6 L, или брод који нема ни потпун транк, нити ред делимичних нетакнутих горњих конструкција и транк који се протеже потпуно од предње до стражње стране брода, ако је D мање од $\frac{L}{15}$ висина која се има употребити

са Табелом не сме бити мања од $\frac{L}{15}$.

Правило XXXVI. — Коefицијенaт финеће

Коefицијенaт финеће употребљен са Таблицама надвођа даје ова формула

$$c = \frac{\Delta}{1,025 L B T_1}$$

у којој је Δ депласман у тонама брода сем дело-

l'axe de la mèche de gouvernail, si cette longueur est plus grande.

Règle XXXIII. — Largeur (B)

La largeur est la largeur maximum en mètres mesurée au milieu du navire jusqu'à la face extérieure dans les navires en fer ou en acier et jusqu'à la surface extérieure du bordé dans les navires en bois ou dans ceux de construction composite.

Règle XXXIV. — Creux sur quille au livet

Le creux sur quille au livet est la distance verticale en mètres mesurée au milieu du navire depuis le dessus de quille jusqu'à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Dans les navires en bois et dans ceux de construction composite le creux est mesuré à partir de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu'il existe des galbords épais, le creux au livet est mesuré depuis le point où le prologement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate des fonds coupe le côté de la quille.

Règle XXXV. — Creux pour le franc-bord (C)

Le creux employé pour le calcul du franc-bord est le creux au livet augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière ou augmenté de $\frac{T(L-S)}{L}$ si cette dernière correction est plus grande. Dans cette formule:

T est l'épaisseur moyenne du pont découvert en dehors des ouvertures de pont.

S est la longueur totale des superstructures telle qu'elle est définie à la Règle XL.

Lorsque les oeuvres-mortes sont d'une forme particulière, C est le creux d'un maître couple qui aurait des murailles verticales, un bouge normal et une section trasversale de la partie haute égale à la section réelle du navire.

Lorsqu'il y a un retrait ou une brisure dans la muraille des oeuvres-mortes (comme, par exemple, dans un navire turiet) 70 pour cent de la section au-dessus du retrait ou de la brisure sont inclus dans la surface servant à déterminer la section équivalente.

Dans le cas d'un navire n'ayant pas au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur 0,6 L, ou d'un navire n'ayant ni un trunk complet, ni une suite de superstructures partielles intactes et trunk s'étendant entièrement de l'avant à l'arrière du navire, lorsque C est inférieur

à $\frac{L}{15}$, le creux à employer avec la Table ne doit pas être inférieur à $\frac{L}{15}$.

Règle XXXVI. — Coefficient de finesse (c)

Le coefficient de finesse employé avec les Tables de franc-bord est donné par la formule:

$$C = \frac{\Delta}{1,025 L B T_1}$$

dans laquelle Δ est le déplacement en tonnes du navire hors memores (à l'exclusion des bossages) à un

Лонгитудинални модулис који се захтева за ефективне материјале изражен је са $f \cdot d : B$, где је f коефицијент са следећом таблицом

L.	f.	L.	f.
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7620	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

За дужине које се налазе између дужина назначених вредности f одређује се интерполацијом.

Та формула се примењује ако дужина не прелази 182 м, 88, ако је B обухваћено између $\frac{L}{10} 1,52$ и $\frac{L}{10} + 6,40$ (подразумевајући ту и те две вредности) и ако је $\frac{L}{D_s}$ обухваћено између 10 и 13,5 подразумевајући ту и те две вредности.

Ребро. — За калкулисање модулуса ребра, ребро се сматра као састављено од једног кута ребра и једног обрнутог кута који су истог облика и дебљине.

Модулус ребра. — Модулус ребра $\frac{I}{y}$, перног ребра испод доњег реда спона јесте количник момента инерције I пресека ребра у односу према својој неутралној осовини кроз удаљеност у неутралне осовине на крају пресека ребра; тај модулис има се калкулисати баз одбијања за рупе ексера и сворника. Модулус ребра мери се у кубним центиметрима.

Правилини модулис ребра изражен је са

$$\frac{s (d-t) (f_1 + f_2)}{1000}$$

где је s удаљеност ребра у метрима.

t јесте вертикална удаљеност у метрима на средини брода, од горње стране кобилнице до једне тачке на средини удаљености између врха унутрашњег дна на боку и врха спојног колена дна (heel bracket) са ребром (види слику 2). Где нема двоструког дна t се мери до тачке удаљености на средини између врха поднице на средини брода и врха поднице на боку.

f^1 јесте коефицијент који зависи од H ; у бродовима са двоструким дном, H јесте вертикална

Le module longitudinal réglementaire pour les matériaux travaillant est exprimé par $f.T.B$, où f est un coefficient donné par la table suivante:

Pour les longueurs intermédiaires la valeur de f est déterminée par interpolation.

Cette formule s'applique lorsque la longueur ne dépasse pas 182m,88, lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{10} + 6,40$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs).

Membrure. — Pour le calcul du module de membrure, la membrure est considérée comme composée d'une cornière et d'une cornière renversée qui sont toutes deux de même échantillon.

Module de membrure. — Le module de membrure $\frac{I}{v}$ de la membrure milieu au-dessous de la rangée inférieure de barrots est le quotient du moment d'inertie I de la section de la membrure par rapport à son axe neutre par la distance v de l'axe neutre à l'extrémité de la section de la membrure; ce module doit être calculé sans déduction pour les trous de rivets et de boulons. Le module de membrure est mesuré en centimètres cubes.

Le module de membrure réglementaire est exprimé par:

$$\frac{s (T - t) (f_1 + f_2)}{1000}$$

s est l'écartement des membrures en mètres.

t est la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire, depuis le dessus de quille jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet du doublefond en abord et le sommet du gousset de pied de membrure (voir figure 2.) Lorsqu'il n'y a pas de double-fond, t est mesuré jusqu'à un point situé à mi-distance entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord.

f^1 est un coefficient dépendant de H ; dans les navires avec double fond, H est la distance verticale

удаљеност мерена у метрима од средине локота споње најнижег реда споња на боку до једне тачке која лежи на средњој висини између врха унутрашњег дна на боку и врха спојног колена са ребром (heel bracket) (види слику 2). Ако нема двоструког дна, H се мери до једне тачке која лежи на средњој висини између врха поднице на средини брода и врха поднице на боку. Ако ребра имају појачања за отпорност која следеју из облика брода f_1 , може се према томе мењати.

f_2 јесте коефицијент који зависи од K ; K јесте вертикална удаљеност у метрима мерена од горњег лица најдоњег реда споња по страни до једне тачке која лежи на 2 м 286 изнад палубе надвођа или, ако постоји горња конструкција, до једне тачке која лежи на 3 м 81 изнад палубе надвођа (види слику 2). Вредности f_1 и f_2 дате су у овим таблицама.

mesurée en mètres depuis le milieu du gousset de barrot de la rangée inférieure, en abord, jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet du double fond en abord et le sommet du gousset de pied des membrures (voir figure 2.) Lorsqu'il n'y a pas de double fond, H est mesuré jusqu'à un point situé à mi-hauteur entre le sommet de la varangue au centre et le sommet de la varangue en abord. Lorsque la membrure possède un supplément de résistance résultant des formes du navire f_1 peut être modifié en conséquence.

F_2 est un coefficient dépendant de K ; K est la distance verticale en mètres mesurée en abord depuis la face supérieure des barrots de la rangée inférieure jusqu'à un point situé à 2m286 au-dessus du pont de franc-bord ou, s'il y a une superstructure jusqu'à un point situé à 3m81 au-dessus du pont de franc-bord (voir figure 2). Les valeurs de f_1 et de f_2 sont données par les tables suivantes.

H у метрима H en mètres	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
f_1	19050	23283	26458	31750	40217	50800	62442	76200	91017	107950	124883
K у метрима — K en mètres.....	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192		
f_2	0	1058	2117	4233	6350	9525	13758	19050	25400		

Вредности које се налазе између означених вредности добивају се интерполацијом. —
Les valeurs intermédiaires seront obtenues par interpolation.

Ова формула примењује се ако је D обухваћена између 4м 57 и 18м 29 (подразумевајући ту и те две вредности), ако је B обухваћено између $\frac{L}{10} + 1,52$ и $\frac{L}{0,1} + 6,01$ (подразумевајући ту и те две вредности), ако је $\frac{L}{D_s}$ обухваћено између 10 и 13,5 (подразумевајући ту и те две вредности), најзад ако удаљеност мерена хоризонтално, од спољне стране ребра до средишта првога реда подупирача палубе не прелази 6 м 10.

У бродовима са једном једином палубом обичне форме, ако H не прелази 5м 49, модулу ребра одређен предњом методом мора се помножити фактором f_3 ;

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

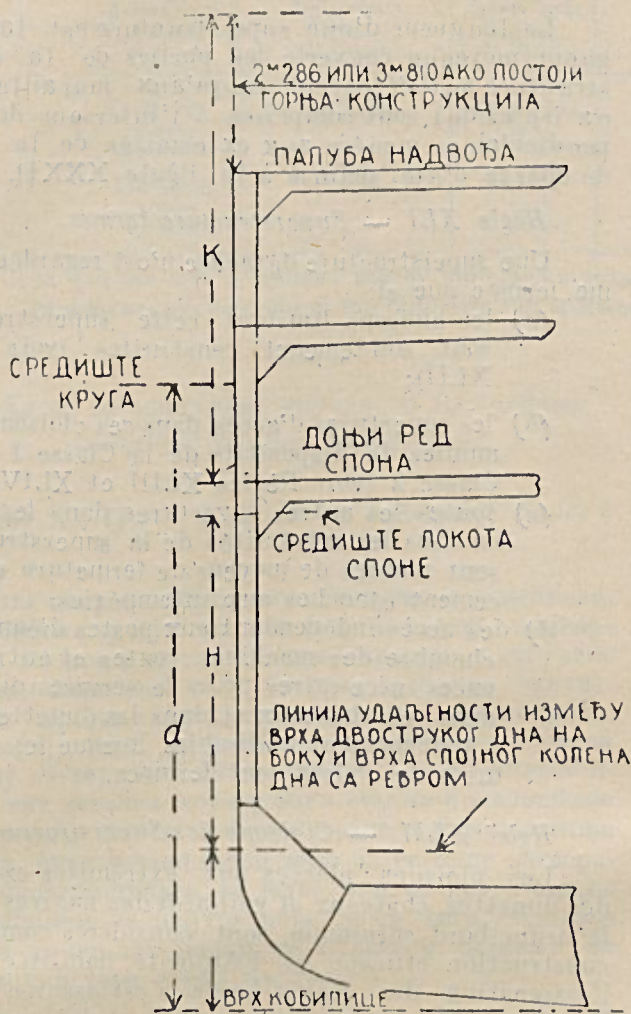
Ако удаљеност мерена хоризонтално између спољног дела ребра и средишта првога реда подупирача палубе прелази 6м 10. Власт одређена за одређивање надвођа мора водити рачуна да је било предвиђено довољно појачање ребара за отпорност.

Cette formule s'applique lorsque C est compris entre 4m57 et 18m29 (y compris ces deux valeurs), lorsque B est compris entre $\frac{L}{10} + 1,52$ et $\frac{L}{0,1} + 6,10$ (y compris ces deux valeurs) lorsque $\frac{L}{C_s}$ est compris entre 10 et 13,5 (y compris ces deux valeurs), enfin lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles ne dépasse pas 6m10;

Dans les navires à un seul pont de forme ordinaire, lorsque H ne dépasse pas 5m49 le module de membrure déterminé par la méthode précédente doit être multipliée par le facteur f_3 :

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{1,305} - 8 \right)$$

Lorsque la distance mesurée horizontalement entre la partie extérieure de la membrure et le centre de la première rangée d'épontilles dépasse 6m10 l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords doit se rendre compte qu'un supplément de résistance suffisant a été prévu.



СЛИКА 2

Горње конструкције

Правило XXXVIII. — Висина горњих конструкција

Висина једне горње конструкције јесте најмања вертикална удаљеност мерене од горње стране палубе горњих конструкција до горње уке стране споне палубе надвођа умањена за разлику између D и висине брода (види Правила XXXIV и XXXV).

Правило XXXIX. — Прописна висина горњих конструкција

Прописна висина полукаса је јесте 0м91 за бродове чија је дужина мања или равна 30 м 50, 1 м 22 за бродове од 76 м 20 и 1 м 83 за бродове од 122 м и навише. Прописна висина сваке друге горње конструкције јесте 1 м 83 за бродове чија је дужина мања или равна 76 м 20 и 2 м 29 за бродове чија је дужина равна или већа од 122 м. Прописна висина за дужине које се налазе између назначених дужина добија се интерполацијом.

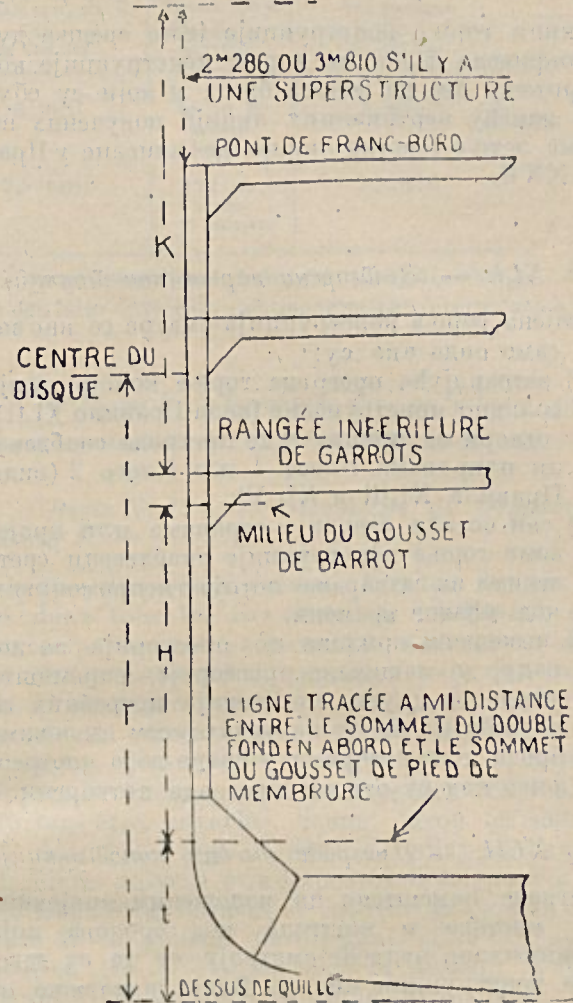


FIGURE 2.

Superstructures.

Règle XXXVIII. — Hauteur de Superstructure.

La hauteur d'une superstructure est la plus petite distance verticale mesurée depuis le dessus du pont de superstructures jusqu'au can supérieur des barrots du pont de franc-bord diminuée de la différence entre C et le creux sur quille au livet (voir Règles XXXIV et XXXV.)

Règle XXXIX. — Hauteur réglementaire de superstructure.

La hauteur réglementaire d'une demi-dunette est de 0m91 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 30m50, de 1m22 pour les navires de 76m20 et de 1m83 pour les navires de 122m et au-dessus. La hauteur réglementaire de toute autre superstructure est de 1m83 pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 76m20 et de 2m29 pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 122 m. La hauteur réglementaire pour les longueurs intermédiaires est obtenue par interpolation.

Правило XL. — Дужина горње конструкције (S)

Дужина горње конструкције јесте средња дужина покривена деловима горње конструкције који се протежу све до бокова брода и који су обухваћени између вертикалних линија повучених на крајевима летње теретне линије, дефинисане у Правилу XXXII.

Règle XL. — Longueur de superstructure (S).

La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne couverte des parties de la superstructure qui s'étendent jusqu'aux murailles du navire et qui sont comprises à l'intérieur des perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge d'été, définie à la Règle XXXII.

Правило XLI. — Затворена горња конструкција

Одвојена горња конструкција сматра се као затворена само онда ако су:

- затварајуће преграде горње конструкције солидно конструисане (види Правило XLII);
- отвори за прилаз у те преграде снабдевени направама Класе 1 или Класе 2 (види Правила XLIII и XLV);
- сви остали отвори у странама или крајевима горње конструкције снабдевени сретствима за затварање потпуно непромочивим код рђавог времена,
- независни прилази до просторија за посаду, до машинске просторије, спремишта угљена и других просторија потребних за службу на броду на уздигнутим деловима брода и на касарима у свако доба употребљиви кад су отвори преграда затворени.

Règle XLI. — Superstructure fermée.

Une superstructure détachée n'est regardée comme fermée que si:

- les cloisons limitant cette superstructure sont solidement construites (voir Règle XLII);
- les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de dispositifs de la Classe I ou de Classe 2 (voir Règles XLIII et XLIV);
- toutes les autres ouvertures dans les côtés ou dans les extrémités de la superstructure sont munies de moyens de fermeture efficacement étanches aux intempéries;
- des accès indépendant aux postes d'équipage, chambre des machines, routes et autres espaces nécessaires pour le service du bord dans les châteaux et dans les dunettes sont à tout moment utilisables lorsque les ouvertures de cloison sont fermées.

Правило XLII. — Преграде горњих конструкција

Преграде намештене на изложеним крајевима касара, мостова и каштила код бродова који имају минимално надвође сматрају се да су одговарајуће конструкције ако се Власт надлежна за одређивање надвођа уверила да су по врсти еквивалентне типовима преграда ниже дефинисаним. У тим типовима преграда појачања и лимови су према образцу датом у Табели 3, удаљеност појачања је 0м.76, појачања фронталних преграда касара и моста јако су причвршћена на њиховим крајевима и појачања преграда која се налазе на скрајном стражијем делу каштила и моста протежу се на читавој дужини између крајева тих преграда.

Règle XLII. — Cloisons des Superstructures.

Les cloisons placées aux extrémités exposées des dunettes, châteaux et gaillards des navires ayant le franc-bord minimum sont considérées comme de construction efficace si l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords s'est assurée qu'en l'espèce elles sont (équivalentes aux cloisons types définis ci-après. Dans ces cloisons types les renforts et les tôles ont les échantillons donnés dans la table 3, l'écartement des renforts est de 0m76, les renforts des cloisons frontaux de la dunette et du château sont efficacement attachés à leurs extrémités ceux des cloisons placées aux extrémités arrière des châteaux et des gaillards s'étendent sur toute la distance qui sépare les cornières de bordure de ces cloisons.

ТАБЕЛА 3. — TABLE 3.
Изложене преграде горњих конструкција висине. — Cloisons exposées des superstructures de hauteur réglementaire.

Фронталне преграде мосте. Незаштићене преграде касара чија је дужина већа или једнака 0,4 L. Cloisons frontaux des châteaux. Cloisons non protégées des dunettes dont la longueur est supérieure ou égale à 0,4 L.		Преграде касара делимично заштићених или дужине мање од 0,4 L. Cloisons des dunettes partiellement protégées ou de longueur inférieure à 0,4 L.		Преграде позади моста и каштила Cloisons à l'arrière des châteaux ou des gaillards	
Дужина брода Longueur du Navire	Појачања крушколиким угластим железом Renforts en Cornières à boudin	Дужина брода Longueur du Navire	Појачања угластим железом Renforts en Cornières ordinaires	Дужина брода Longueur du Navire	Појачања угластим железом Renforts en Cornières ordinaires
Мања од Inférieure		Мања од Inférieure		Мања од Inférieure	
à 48 m 75	140 × 75 × 7,5	à 45 m 70	75 × 65 × 7,5	à 45 m 70	65 × 65 × 6,5
48 m 75	150 × 75 × 8	45 m 70	90 × 65 × 8	45 m 70	75 × 65 × 7
61 m	165 × 75 × 8,5	61 m	100 × 75 × 8,5	76 m 20	90 × 75 × 7,5
73 m 20	180 × 75 × 9	76 m 20	115 × 75 × 9	106 m 20	100 × 75 × 8
85 m 35	190 × 75 × 9,5	91 m 45	130 × 75 × 9,5	—	—
97 m 55	205 × 75 × 10	106 m 70	140 × 75 × 10,5	—	—
109 m 75	215 × 75 × 10,5	121 m 90	150 × 75 × 11	—	—
121 m 90	230 × 75 × 11	137 m 15	165 × 90 × 11,5	—	—
134 m 10	240 × 90 × 11,5	152 m 40	180 × 90 × 12	—	—
146 m 30	255 × 90 × 12	167 m 65	180 × 90 × 12,5	—	—
158 m 50	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
170 m 70	280 × 90 × 13	—	—	—	—

Дужина брода Longueur du Navire	Лим преграда Tôles de Cloisons	Дужина брода Longueur du Navire	Лим преграда Tôles de Cloisons	Дужина брода Longueur du Navire	Лим преграда Tôles de Cloisons
61 m и мање et audessous	7,5 mill	48 m 80 и мање et audessous	6 mill	48 m 80 и мање et audessous	5 mill
115 m 80 и више et audessus	11 mill	122 m и више et audessus	9,5 mill	122 m и више et audessus	7,5 mill

За бродове чија је дужина између назначених дебелина лимова преграда добиће се интерполацијом.

Pour les navires de longueur intermédiaire, les épaisseurs des tôles de cloison s'obtiendront par interpolation.

*Направе за затварање отвора на преградама
одвојених горњих конструкција*

*Dispositifs de fermeture des ouvertures pratiquées
dans les cloisons des superstructures détachées.*

Правило XLIII. — Направе за затварање Класе 1

*Règle XLIII. — Dispositifs de fermeture de la
classe 1.*

Ове направе морају бити гвоздене или челичне, и у свима случајевима солидно и стално причвршћене уз преграду, окружене оквиром, осигуране и тако намештене да је њихова чврстина еквивалентна чврстини преграде која нема тих направа; оне морају бити непромочиве код рђавог времена кад су затворене. Справе предвиђене за учвршћивање тих затвора морају бити стално причвршћене за преграду или за саме затвараче и ови последњи морају бити распоређени тако да се могу затварати и причвршћивати са једне или са друге стране преграде или са палубе која лежи изнад. Прагови отвора за прилаз морају се подизати најмање на 380 милиметара изнад палубе.

Ces dispositifs doivent être en fer ou en acier et dans tous les cas attachés solidement et d'une façon permanente à la cloison, entourée d'un cadre, raidis et installés d'une manière telle que l'ensemble de la structure soit d'une solidité équivalente à celle de la cloison intacte; ils doivent être étanches aux intempéries lorsqu'ils sont fermés. Les appareils prévus pour assujettir ces fermetures doivent être attachés d'une façon permanente à la cloison ou aux fermetures elles-mêmes; et ces dernières doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent être fermées et assujetties de l'un et l'autre côté de la cloison ou du pont situé au-dessus. Les seuils des ouvertures d'accès doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont.

Правило XLIV. — Направе за затварање Класе 2

Ове направе јесу: (а) врата са шаркама од тврдог дрвета снабдевана солидним оквиром; она не смеју бити шири од 0м 76 нити дебелине мање од 50 милиметара; или (б) покретне дрвене преграде намештене на целој висини отвора у гвојзћима и закуцаним у преграду. Ове покретне преграде морају имати дебелину од најмање 50 милиметара ако је ширина отвора мања или једнака 0м 76; њихова дебелина повећава се са 25 милиметара за свако повећање ширине од 380 милиметара; или (в) лимови једнаке чврстоће који се могу скидати.

*Règle XLIV. — Dispositifs de fermeture de la
Classe 2.*

Ces dispositifs sont: (a) des portes à charnière en bois dur munies d'un encadrement solide: elles ne doivent pas avoir plus de 0m76 de large ni moins de 50 millimètres d'épaisseur ou (b) des madriers mobiles placés sur toute la hauteur de l'ouverture dans des fers en U rivés à la cloison. Les madriers mobiles doivent avoir au moins 50 millimètres d'épaisseur lorsque la largeur de l'ouverture est inférieure ou égale à 0m76; leur épaisseur sera augmentée de 25 millimètres pour chaque augmentation de 380 millimètres sur la largeur; ou (c) des tôles démontables d'une efficacité équivalente.

*Направе за привремено затварање отвора
на палубама горњих конструкција*

*Dispositif pour la fermeture temporaire des ouvertures
dans les ponts de superstructures*

Правило XLV.

Règle XLV;

Направе за привремено затварање отвора у смеру оси палубе затворене горње конструкције састоје се у:

Les dispositifs de fermeture temporaire pour les ouvertures pratiquées dans l'axe du pont d'une superstructure fermée consistent en:

(а) челичним праговима солидно закуцаним за палубу и чија висина не сме бити мања од 229 милиметара;

(a) une hiloire en acier solidement rivée au pont et dont la hauteur ne devra pas être inférieure à 229 millimètres;

- (б) заклопцима гротла који одговарају правилу X, и осигураним на месту ужетима од кудеље;
 (в) подупирачима за гротла који одговарају Правилима XI и XII и Таблама 1 или 2.

Стварна дужина одвојених горњих конструкција
Правило XLVI. — Опште одредбе

Ако преграде изложене на крајевима касара, мо тога и капила нису чврсте конструкције (види Правилу XLII), сматрају се као да не постоје.

Ако је отвор који није снабдевен сталном направом за затварање начињен на спољној страни лима неке горње конструкције, онај део горње конструкције који лежи попреко отвору сматра се као да нема стварне дужине.

Ако је висина неке горње конструкције мања од прописане висине, њена дужина са смањује у односу стварне висине према прописаној висини. Ако висина горње конструкције премаша прописану висину, дужина горње конструкције не повећава се.

Правило XLVII. — Касар

Ако постоји чврста преграда и ако су отвори за прилаз снабдевени затворима Класе 1, дужина до преграде је стварна. Ако су отвори за прилаз направљени у чврстој прегради снабдевени затворима Класе 2 и ако је дужина до преграде равна или мања од 0,5 L, 100 од сто те дужине је стварно; ако је дужина до преграде једнака или већа од 0,7 L, 90 од сто до те дужине је стварно; ако је дужина до преграде обухваћена између 0,5 и 0,7 L, онда је један средњи постотак те дужине стваран, и ако је одузимање признато за стварни прилежећи транк (види Правилу LI), 90 од сто од те дужине је стварно. 50 од сто од дужине једног отвореног касара или од отвореног продужења касара преко чврсте преграде је стварно.

Правило XLVIII. — Полукасар

Ако постоји нетакнута чврста преграда, дужина до преграде је стварна. Ако преграда није нетакнута, горња конструкција се сматра као касар мање висине него што је прописана висина.

Правило XLIX. — Централни касар

Ако постоји чврста преграда на сваком крају и ако су отвори за прилаз у тим преградама снабдевени затворима Класе 1, дужина обухваћена између тих преграда је стварна.

Ако су отвори за прилаз у предњој прегради снабдевени затворима Класе 1 и ако су отвори у стражњој прегради снабдевени затворима Класе 2, дужина између преграда је стварна, и ако је признато одузимање за чврсти транк који додирује стражњу преграду (види Правилу LI), 90 од сто дужине је стварно. Ако су отвори за прилаз у обе преграде снабдевени затворима Класе 2, 90 од сто дужине између преграда је стварно. Ако су отвори за прилаз у предњој прегради снабдевени затво-

- (b) des panneaux de fermeture conformes à la Règle X, et tenus en place par des saisines en chanvre;
 (c) des supports de panneaux conformes aux Règles XI et XII et aux Tables 1 ou 2.

Longueur effective des superstructures détachées
Règle XLVI. — Généralités

Lorsque les cloisons exposées aux extrémités des dunettes, châteaux et gaillards ne sont pas d'une construction efficace (voir Règle XLII) elles sont considérées comme non existantes.

Lorsqu'une ouverture non munie d'un dispositif de fermeture permanent est pratiquée dans le bordé extérieur d'une superstructure, la partie de la superstructure placée par le travers de l'ouverture est considérée comme n'ayant aucune longueur effective....

Lorsque la hauteur d'une superstructure est plus petite que la hauteur réglementaire, sa longueur est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire. Lorsque la hauteur de la superstructure dépasse la hauteur réglementaire, la longueur de la superstructure n'est pas augmentée.

Règle XLVII. — Dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de fermetures de la classe 1, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque les ouvertures d'accès pratiquées dans une cloison efficace sont munies de fermetures de la classe 2 et lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou inférieure à 0,5 L, 100 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est égale ou supérieure à 0,7 L, 90 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la longueur jusqu'à la cloison est comprise entre 0,5 et 0,7 L, un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif, et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace contigu (voir Règle LI), 90 pour cent de cette longueur sont effectifs. 50 pour cent de la longueur d'une dunette ouverte ou d'un prolongement ouvert de la dunette au-delà d'une cloison efficace sont effectifs.

Règle XLVIII. — Demi-dunette.

Lorsqu'il y a une cloison efficace, intacte, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsque la cloison n'est pas intacte la superstructure est considérée comme une dunette de hauteur moindre que la hauteur réglementaire.

Règle XLIX. — Château

Lorsqu'il y a une cloison efficace à chaque extrémité et lorsque les ouvertures d'accès dans ces cloisons sont munies de fermeture de la classe 1, la longueur comprise entre les cloisons est effective.

Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque les ouvertures dans la cloison arrière sont munies de fermetures de la classe 2 la longueur entre les cloisons est effective et lorsqu'une déduction est accordée pour un trunk efficace attenante à la cloison arrière (voir Règle LI), 90 pour cent de la longueur sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans les deux cloisons sont munies de fermetures de la classe 2, 90 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effec-

рима Класе 1 или Класе 2 и ако отвори за прилаз стражње преграде немају затвора, 75 од сто дужине између преграда је стварно. Ако прилази предње и стражње преграде немају затвора, 50 од сто дужине је стварно. 75 од сто дужине отвореног продужења преко стражње преграде и 50 од сто дужине отвореног продужења преко предње преграде је стварно.

Правило L. — Кашић

Ако постоји ефикасна преграда и ако су отвори за прилаз снабдевени направама за затварање Класе 1 или 2, дужина до преграде је стварна. Ако нема направа за затварања и ако лук испред полудужине брода није мањи од прописаног, 100 од сто дужине предњег дела брода од 0,1 L, мереног од предње вертикалне линије је стварно; ако је предњи лук раван или мањи од половине прописаног лука, 50 од сто те дужине је стварно; ако је предњи лук средња вредност између регуларног лука и регуларног полулука, стваран је средњи постотак те дужине. 50 од сто дужине отвореног продужења краја позади преграде или преко 0,1 L, позади предње вертикалне линије, је стварно.

Правило LI. — Транк (Trunk)

Транк или свака друга слична конструкција која се не протеже све до стране брода сматра се као чврста под условом:

- да је транк најмање исто тако солидан као нека горња конструкција;
- да су гротла на палуби транка и да удовавају прописима Правила VIII до XVI, да ширина уздужних појачања палубе транка сачињава довољан мостић и даје довољну побочну чврстину;
- да полуба транка или одвојених транкова везаних за остале горње конструкције сталним чврстим мостићима образује сталну платформу за маневрисање која се пружа са предње и са стражње стране и која је снабдевена оградом;
- да су цеви за ваздух заштићене транком, од непромочивих поклопаца или еквивалентних направа;
- да су намештене ограде на изложеним деловима палубе надвођа попречно преко транка на најмање полудужини речених изложених делова;
- да је углобљења машина заштићена транком, сретством горње конструкције прописане висине или палубне кунице исте висине и еквивалентне јачине.

Ако су отвори за прилаз у преграду на касару или преградама централног касара снабдевени за-

tifs. Lorsque les ouvertures d'accès dans la cloison avant sont munies de fermetures de la classe 1 ou de la classe 2 et lorsque les ouvertures d'accès de la cloison arrière n'ont pas de fermetures 75 pour cent de la longueur entre les cloisons sont effectifs. Lorsque les ouvertures d'accès de deux cloisons n'ont pas de dispositifs de fermetures, 50 pour cent de la longueur sont effectifs. 75 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert de château au-delà de la cloison arrière et 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert au-delà de la cloison avant sont effectifs

Règle L. — Gaillard

Lorsqu'il y a une cloison efficace et lorsque les ouvertures d'accès sont munies de dispositifs de fermeture de la Classe 1 ou 2, la longueur jusqu'à la cloison est effective. Lorsqu'il n'y a pas de dispositifs de fermeture et lorsque la tonture en avant de la demilongueur du navire n'est pas inférieure à la tonture réglementaire, 100 pour cent de la longueur du gaillard sur l'avant de 0,1 L, mesuré à partir de la perpendiculaire avant, sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est égale ou inférieure à la moitié de la tonture réglementaire, 50 pour cent de cette longueur sont effectifs; lorsque la tonture à l'avant est intermédiaire entre la tonture réglementaire et la demi-tonture réglementaire un pourcentage intermédiaire de cette longueur est effectif. 50 pour cent de la longueur d'un prolongement ouvert du gaillard en arrière de la cloison ou au delà de 0,1 L, en arrière de la perpendiculaire avant, sont effectifs.

Règle LI. — Trunk.

Un trunk ou toute autre construction semblable qui ne s'étant pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace à condition que:

- le trunk soit au moins aussi solide qu'une superstructure;
- les panneaux soient sur le pont du trunk et satisfassent aux prescriptions des Règles VIII à XVI, que la largeur de la gouttière de pont du trunk constitue une passerelle satisfaisante et apporte une rigidité latérale suffisante;
- une plateforme de manœuvre permanent s'étendant de l'avant et à l'arrière et munie de garde-corps soit constituée par le pont du trunk ou par des trunks détachés reliés aux autres superstructures par des passerelles permanentes efficaces;
- les manches à air soient protégées par le trunk, par des couvercles étanches ou de dispositifs équivalents;
- des rampardes soient placées sur les parties exposées du pont de franc-bord par le travers du trunk sur la demi-longueur au moins des dites parties exposées;
- les encaissements de la machine soient protégés par le trunk, au moyen d'une superstructure de hauteur réglementaire ou au moyen d'un rouf de même hauteur et de solidité équivalente.

Lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons de la dunette ou du château sont munies de fermetu-

творима Класе 1, 100 од сто дужне чврстог транка, смањено у сразмери средње ширине тог транка, према В, додаје се стварној дужини горњих конструкција. Ако отвори за приступ тих преграда нису снабдевени затворима Класе 1, додаје се 90 од сто.

Прописана висина транка једнака је прописаној висини централног касара.

Ако је висина транка мања од прописане висине централног касара повећање се смањује у сразмери стварне висине према прописаној висини, ако је висина прагова гротла на палуби транка мања од прописане висине прагова (види Правило IX), има се извршити редукција стварне висине транка, редукција која мора одговарати разлици између стварне висине и регуларне висине прагова.

Стварна дужина затворених горњих конструкција са отворима у осовини

Правило LII. — Затворене горње конструкције са осовинским отворима на палуби, које нису снабдеване сталним сретствима за затварање

Ако постоји затворена горња конструкција са једним или са више осовинских отвора на палуби који нису снабдевени сталним сретствима за затварање (види Правила VIII до XVI), стварна дужина горње конструкције одређује се како следеће:

(1) Ако нису предвиђене привремене ефикасне направе за затварање за осовинске отворе на палуби (види Правило XLV) или ако је ширина отвора једнака или већа од 80 од сто ширине B_1 палубе горњих конструкција на средини отвора, брод се сматра као да има отворен зидан попречно од сваког отвора и имају се предвидети отвори за истоваривање попречно преко тог зида. Стварна дужина горње конструкције, између отвора, одређује се према Правилима XLVII, XLIX и L.

(2) Ако су предвиђене привремене ефикасне направе за затварање за осовинске отворе на палуби и ако је ширина отвора мања од $0,8 B_1$, стварна дужина се одређује према Правилима XLVII, XLIX и L; међутим, ако су отвори за прилаз у преградама према затвореним направама за затварање Класе 2, они се сматрају, за израчунавање стварне дужине, као да су затворени направама Класе 1. Стварна укупна дужина добија се ако се дужини одређеној у горњем параграфу (1) дода разлика између те дужине и дужине брода поправљена у сразмери:

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

где је b ширина отвора на палуби.

Ако је $\frac{B_1 - b}{B_1}$ веће од 0,5, као максимална вредност узима се 0,5.

res de la classe 1, 100 pour cent de la longueur d'un trunk efficace, réduits dans le rapport de la largeur moyenne de ce trunk à B_1 , sont ajoutés à la longueur effective des superstructures. Lorsque les ouvertures d'accès de ces cloisons ne sont pas munies de fermetures de la classe 1, 90 pour cent sont ajoutés.

La hauteur réglementaire d'un trunk est égale à la hauteur réglementaire d'un château.

Lorsque la hauteur du trunk est moindre que la hauteur réglementaire d'un château, l'augmentation est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à hauteur réglementaire; lorsque la hauteur des hiloires de panneaux sur le pont du trunk est moindre que la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux (voir Règle IX), une réduction doit être faite sur la hauteur réelle du trunk, réduction qui doit correspondre à la différence entre la hauteur réelle et la hauteur réglementaire des hiloires de panneaux.

Longueur effective des superstructures fermées avec ouvertures dans l'axe

Règle LII. — Superstructures fermées avec ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents

Lorsqu'il y a une superstructure fermée avec une ou plusieurs ouvertures axiales dans le pont, non pourvues de moyens de fermeture permanents (voir Règle VIII à XVI), la longueur effective de la superstructure est déterminée comme il suit:

(1) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces ne sont pas prévus pour les ouvertures axiales dans le pont (voir Règle XLV) ou lorsque la largeur de l'ouverture est égale ou supérieure à 80 pour cent de la largeur B_1 du pont de superstructures au milieu de l'ouverture, le navire est considéré comme ayant un puits ouvert par le travers de chaque ouverture et des sabords de décharge doivent être prévus par le travers de ce puits. La longueur effective d'une superstructure, entre les ouvertures, est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L.

(2) Lorsque des dispositifs de fermeture temporaires efficaces sont prévus pour les ouvertures axiales dans le pont et lorsque la largeur des ouvertures est inférieure à $0,8 B_1$, la longueur effective est déterminée d'après les Règles XLVII, XLIX et L; toutefois lorsque les ouvertures d'accès dans les cloisons d'entrepont sont fermées par des dispositifs de fermeture de la classe 2, elles sont considérées, pour le calcul de la longueur effective, comme étant fermées par des dispositifs de la classe 1. La longueur effective totale s'obtient en ajoutant à la longueur déterminée au paragraphe (1) ci-dessus la différence entre cette longueur et la longueur du navire corrigée dans le rapport:

$$\frac{B_1 - b}{B_1}$$

où b est la largeur de l'ouverture dans le pont.

Lorsque $\frac{B_1 - b}{B_1}$ est supérieur à 0,5, 0,5 est la valeur maximum admise.

Одбици за горње конструкције

Правило LIV. — Одбици за горње конструкције

Ако је стварна дужина горњих конструкција једнака L , одбитак за надвоја је 356 милиметара за дужину брода равну 24м40, 864 милиметара за дужину од 85м30 и 1067 милиметара за дужину од 122 метра и преко тога. Одбици за вредности које се налази између означених дужина добивају се интерполацијом.

Ако је стварна укупна дужина горњих конструкција мања од L , одбитак је постотак узет из следеће таблице.

Горње конструкције — Superstructures	Укупна стварна дужина горњих конструкција (B). Longueur totale effective des superstructures (B).											Линија. Ligne
	0.	0,1 L.	0,2 L.	0,3 L.	0,4 L.	0,5 L.	0,6 L.	0,7 L.	0,8 L.	0,9 L.	L.	
	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	% Pour cent.	
Сви типови са каштилом и без одвојеног централног касара — Tous types avec gaillard et sans château détaché*.....	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Сви типови са каштилом и са одвојеним централним касаром* — Tous types avec gaillard et avec château détaché*.....	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

* Ако је стварна дужина одвојеног централног касара мања од 0,2 L постотак добија се интерполацијом између линија B и A.

Ако нема каштила, горњи постотци смањују се за 5.

Постотци одбитка за вредности које се налазе између означених вредности дужина горњих конструкција добивају се интерполацијом.

* Lorsque la longueur effective du château est inférieure à 0,2 L les pourcentages sont obtenus par interpolation entre les lignes B et A.

Lorsqu'il n'existe pas de gaillard, les pourcentages ci-dessus sont réduits de 5.

Les pourcentages de réduction pour les valeurs intermédiaires de la longueur des superstructures sont obtenus par interpolation.

Лук

Правило LIV. — Опште одредбе.

Лук се мери од палубе по страни све до линије повучене паралелно кобилици на средини брода и која додирује линију лука.

Код бродова код којих је предвиђено да гаје позади дубље него спреда, лук се може мерити по теретној линији под условом да се намести једно допунско обележје на 0,25 L испред средине ради навијачења додељене теретне линије. То обележје мора бити слично кругу теретне линије на средини брода.

Код бродова са јавном палубом и код бродова са одвојеним горњим конструкцијама лук се мери на накуби надвоја.

Код бродова чији горњи делови страна имају нарочиту форму са увученим местом или преломом, лук се оцењује према еквивалентној шупљини на средини брода (види Правило XXXV).

Код бродова који имају горњу конструкцију прописане висине, која се пружа по дужином палубе надвоја, лук се мери на палуби горње конструкције. Ако је висина већа од прописане висине може се лук оценити према прописаној висини.

Déductions pour superstructures

Règle LIV. - Déductions pour superstructures

Lorsque la longueur effective de superstructure est égale à L , la déduction à apporter au franc-bord est de 356 millimètres pour une longueur de navire égale à 24m40, elle est de 864 millimètres pour une longueur de 85m30 et de 1067 millimètres pour une longueur de 122 mètres et au dessus. Les déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenues par interpolation.

Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L , la déduction est un pourcentage pris dans la table suivante.

Tonture

Règle LIV. - Généralités

La tonture est mesurée depuis le pont en aboré jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la quille au milieu du navire et tangente à la ligne de tonture.

Dans les navires prévus pour naviguer avec un tirant d'eau arrière plus grand que le tirant d'eau avant, la tonture peut être mesurée d'après la ligne de charge à condition qu'une marque additionnelle soit placée à 0,25 L en avant du milieu pour indiquer la ligne de charge assignée. Cette marque doit être semblable au disque de franc-bord au milieu du navire.

Dans les navires à pont découvert et dans les navires à superstructures détachées la tonture est mesurée au pont de franc bord.

Dans les navires dont les parties hautes des murailles sont d'une forme particulière avec un retrait ou une brisure, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire (voir Règle XXXV).

Dans les navires ayant une superstructure de hauteur réglementaire, s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Lorsque la hauteur est supérieure à la hauteur réglementaire la tonture peut

Ако је нека гориња конструкција нетакнута или ако су отвори прилаза у њеним затвореним преградама снабдевени затворима Класе 1 и еко палуба гориње конструкције има најмање исти лук као и изложена палубе надвођа, не воде се рачуна о луку у покривеном делу палубе надвођа.

Правило LV. — Прописна линија лука

Ординате у центриментима прописане линије лука дате су следећој табlici, где је L дужина брода у метрима:

Положај — Position	Ординате — Ordonné	Фактор facteur
A.P. — P.A.R.....	$0,833 L + 25,4$	1
$1/6 L$ од A.P. — $1/6 L$ de P.A.R...	$0,37 L + 11,3$	4
$1/3 L$ од A.P. — $1/3 L$ de P.A.R...	$0,0925 L + 2,825$	2
Средина брода — Milieu.....	0	4
$1/3 L$ од F.P. — $1/3 L$ de P.A.V....	$0,185 L + 5,65$	2
$1/6 L$ од F.P. — $1/6 L$ de P.A.V....	$0,74 L + 22,6$	4
F.P. — P.A.V.....	$1,666 L + 50,8$	1

A.P. = Задњи крај летње линије крцања.

F.P. = Предњи крај летње линије крцања.

P.A.R. = Extrémité arrière de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

P.A.V. = Extrémité avant de la ligne de flottaison correspondant au franc-bord d'été.

Правило LVI. — Мерење разлика од прописане линије лука

Ако се линија лука разликује од прописане линије лука, седам ордината сваке од обеју линија множе се одговарајућим факторима датим у табlici ордината. Разлика и међу сума респективних продуката подељења са 18 мери мањак или вишак лука, ако је задња половина линије лука виша од прописане линије лука и ако је предња половина мање висока од те прописане линије лука не признаје се никакво повећање надвођа ва највиши део и мери се једино смањење које одговара нишком делу.

Ако је предња половина линије лука виша од прописане линије лука и ако задњи део лука није мањи од 75 од сто прописаног лука, мора се водити рачуна о делу који је виши. Ако задњи део има лук мањи од 50 од сто вредности прописаног лука, не сме се водити рачуна о вишку лука напред. Ако је задњи лук обухваћен између 50 и 75 од сто прописаног лука, може се дати средња коректура за повншење лука напред.

Правило LVII — Коректура за разлике прописане линије лука

Коректура за лук је једнака мањку или вишку лука (види Правило LVI) помножено са 0,75 —

être évaluée d'après la hauteur réglementaire. Lorsqu'une superstructure est intacte ou lorsque les ouvertures des cloisons qui la limitent sont munies de fermetures de la classe 1 et lorsque le pont de superstructure a ou moins la même tonture que le pont de franc-bord exposé, il n'est pas tenu compte de la tonture dans la partie couverte du pont de franc-bord.

Règle LV. - Ligne de tonture réglementaire

Les ordonnées en centimètres de la ligne de tonture réglementaire sont données dans la table suivante où L est la longueur du navire en mètres :

Règle LVI. - Mesure des écarts avec la ligne de tonture réglementaire.

Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture réglementaire, les sept ordonnées de chacune des deux lignes sont multipliées par les facteurs correspondants donnés dans la table des ordonnées. La différence entre les sommes des produits respectifs divisée par 18 mesure le manque ou l'excès de tonture. Lorsque la moitié de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la moitié avant est moins haute que cette ligne de tonture réglementaire aucune amélioration de franc-bord n'est accordée pour la partie la plus haute et la diminution correspondant à la partie basse est seule mesurée.

Lorsque la moitié avant de la ligne de tonture est plus haute que la ligne de tonture réglementaire et lorsque la partie arrière de la tonture n'est pas moindre que 75 pour cent de la tonture réglementaire, on doit tenir compte de la partie en excédét. Lorsque la partie arrière a une tonture moindre que 50 pour cent de la valeur de la tonture réglementaire, on ne doit pas tenir compte de l'excès de tonture à l'avant. Lorsque la tonture à l'arrière est comprise entre 50 et 75 pour cent de la tonture réglementaire, une correction intermédiaire peut être donnée pour excès de tonture à l'avant.

Règle LVII. — Correction pour les écarts avec la ligne de tonture réglementaire

La correction pour la tonture est égal au manque ou à l'excès de tonture (voir Règle LVI) multi-

$\frac{S}{2L}$, при чему је S укупна дужина горњих конструкција онако као што је дефинисана правилом XL.

Правило LVIII — Додатак за мањак лука

Ако је лук мањи од прописаног лука, коректура ва мањак лука (види Правило LVII) додаје се надвођу.

Правило LIX. — Одбитак за вишак лука

Код бродова са равном палубом и код оних чија затворена горња конструкција покрива 0,1 L напред и 0,1 L позади средине брода, корактура за вишак лука (види Правило LVI) одузима се од надвођа; код бродова са одвојеним горњим конструкцијама где никаква затворена горња конструкција не покрива средину брода, не одбија се ништа од надвођа, ако нека затворена горњу конструкција покрива мање од 0,1 L напред и од 0,1 L позади средине брода, одбијање се добија интерполацијом.

Максимални одбитак за вишак лука јесте 38 милиметара на 30 метара 50 и повећава се са по 38 милиметара за свако повећање од 30 метара 50 дужине брода.

Облук споне

Правило LX. — Прописани облук споне

Прописани облук споне палубе надвођа је једнак педесетом делу ширине брода.

Правило LXI. — Коректура облук споне

Ако је облук споне палубе надвођа већи или мањи од прописаног, надвође смањује се или повећава респективно са једном четвртином разлике између стварног облук споне и прописаног облук споне помноженог оном делом дужине палубе надвођа који није покривен затвореним горњим конструкцијама. Смањење надвођа дозвољено за облук споне не може премашити оно које одговара облук споне два пута већем од прописаног.

Минимална надвођа

Правило LXII. — Летње надвође

Минимално летње надвође је оно које проистиче из Табеле надвођа по коректури за отступање од „Стандарда“ и по одбитку за горње конструкције.

Надвође у сланој води мерено од пресека горње површине палубе надвођа са спољном површином отплате не сме бити мање од 51 милиметра.

Правило LXIII. — Тројско надвође

Минимално надвође у тропској зони јесте надвође добивено одузимањем од летњег надвођа $\frac{1}{48}$

plié par 0,75 — $\frac{S}{2L}$, S étant la longueur totale de superstructures, telle qu'elle est définie par la Règle XL.

Règle LVIII, - Addition pour manque de tonture
Lorsque la tonture est moindre que la tonture réglementaire, la correction pour manque de tonture (voir Règle LVII) est ajouté au franc-bord.

Règle LIX. - Déduction pour excès de tonture

Dans les navires à pont découvert et dans ceux dont la superstructure fermée couvre 0,1 L sur l'avant et 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII) est déduite du franc-bord; dans les navires à superstructure détachées où aucune superstructure fermée ne couvre le milieu du navire, aucune déduction n'est faite du franc-bord; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L sur l'avant et de 0,1 L sur l'arrière du milieu du navire, la déduction est obtenu par interpolation.

La déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres à 30 mètres 50 et augmente à raison de 38 millimètres pour chaque augmentation de 39 m. 50 de la longueur du navire.

Bouge

Règle LX. - Bouge réglementaire

Le bouge réglementaire des barrots du pont de franc-bord est égal à un cinquantième de la largeur du navire.

Règle LXI. - Correction pour le bouge

Lorsque le bouge du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que le bouge réglementaire, le franc-bord est diminué ou augmenté respectivement d'un quart de la différence entre le bouge réel et le bouge réglementaire des barrots multiplié par la fraction de la longueur du pont de franc-bord qui n'est pas couverte par des superstructures fermées. La diminution de franc-bord accordée pour le bouge ne peut dépasser celle qui correspond à un bouge double du bouge réglementaire.

Francs-bords minima

Règle LXII. — Franc-bord d'été

Le franc-bord d'été minimum est celui qui est déduit de la Table de franc-bord après correction pour les écarts avec les „standards“ et après déduction pour les superstructures.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure de la coque ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIII. — Franc-bord tropical

Le franc-bord minimum dans la zone tropicale est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord

летњег газа мереног од горњег врха кобилице до средишта круга.

Надвође у сланој води, мерено од пресека горње површине палубе надвођа са спољном површином отплате, не сме бити мање од 51 милиметра.

Правило LXIV. — Зимско надвође

Минимално зимско надвође јесте надвође добијено ако се летњем надвођу дода $\frac{1}{48}$ летњег газа мереног од врха кобилице до средишта круга.

Правило V XV. — Зимско надвође у северном Атлантџику

Минимално надвође за бродове чија је дужина мања или једнака 100 м, 58, и који обављају за време зимских месеци путовање преко северног Атлантика, северно од упоредника 36° северне ширине јесте једнако зимском надвођу повећаном за 51 милиметар; за бродове дуже од 100 м, 58 оно је једнако зимском надвођу.

Правило LXVI. — Надвође у слаткој води

Минимално надвође у слаткој води густоће равне 1 јесте надвође добијено одузимањем од минималног надвођа у сланој води $\frac{\Delta}{40T}$ центиметара где је: Δ = депласман у сланој води у метричким тонама при летњој теретној линији;

T = метричке тоне по сваком центиметру тоњења у сланој води при летњој теретној линији.

Ако се депласман на летњој теретној линији не може проверити, одузимање треба да буде $\frac{1}{48}$ од летњег газа мереног од врха кобилице до средишта круга

Правило LVII. = Табела надвођа за пароброде

Основне вредности минималних летњих надвођа за пароброде који одговарају „Стандардима“ дефинисаним у Правилима.

d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu' au centre du disque.

Le franc-bord en eau salée mesuré à partir de l'intersection de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé de muraille ne doit pas être inférieur à 51 millimètres.

Règle LXIV. — Franc-bord d'hiver

Le franc-bord minimum en hiver est le franc-bord obtenu en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré du dessus de quille jusqu' au centre du disque.

Règle LXV. — Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique Nord

Le franc-bord minimum pour les navires dont la longueur est inférieure ou égale à 100m58 et qui effectuent pendant mois d'hiver des voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° Nord est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 51 millimètres; pour les navires plus longs que 100m58 il est égal au franc-bord d'hiver.

Règle LXVI. — Franc-bord en eau douce

Le franc-bord minimum en eau douce de densité égale à 1 est le franc-bord obtenu en déduisant du franc-bord minimum en eau salée $\frac{\Delta}{40T}$ centimètres, où:

Δ = déplacement en eau salée en tonnes métriques à la ligne de charge d'été;

T = tonnes métriques par centimètre d'immersion dans l'eau salée à la ligne de charge d'été.

Lorsque le déplacement à la ligne de charge d'été ne peut être certifié, la déduction doit être de $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre du disque.

Règle LXVII. — Table de franc-bord pour les vapeurs

Valeurs de base des franc-bords minimum d'été pour les vapeurs qui sont conformes aux „standards“ définis dans les Règles.

L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Метара Mètres	Милиметара Millimètres
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1044	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1664	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,50	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

(и) Минимално надвође за бродове са равном палубом добива се кад се повећају надвођа из горње табеле са по 38 милиметара за сваких 30м50 дужине.

(ии) надвођа која одговарају вредностима дужине које се налазе између назначених вредности добивају се интерполацијом.

(иии) Ако је c веће од 0,68 надвође се множи фактором $\frac{c+0,68}{1,36}$

(ив) Ако је D веће од $\frac{L}{15}$ надвође се повећава количином $8,33 \left(D - \frac{L}{15}\right) R$ милиметара, где је R једнако $\frac{L}{3,96}$ ако је дужина мања од 118 м 90 и једнако 30 ако је дужина једнака или већа од 118 м 90.

У случају брода који има на средини дужине затворену горњу конструкцију која се пружа најмање на $0,6 L$ или брода који има потпуни транк или један ред делимичних нетакнутих горњих конструкција и транкове који се пружају од предњег до задњег краја, ако је D мање од $\frac{L}{15}$, надвође се смањује за горњу количину.

Ако је висина горњих конструкција или транка мања од прописане висине, смањење је у сразмери стварне висине према прописаној висини.

(в) Ако је стварна шупљина мерена на средини све до површине палубе надвођа већа или мања од D , разлика између шупљина (у милиметрима) додаје се или одбија се од надвођа.

4. део. — Теретне линије за једрењаче

Правило LXVIII. — Линије употребљене у вези с кругом

Линија зимског надвођа и линија тропског надвођа нису забележене на једрењачама. Минимално надвође у сланој води којим се одређује теретна линија до које једрењаче могу бити накрцане зими и у тропској зони јесте средиште круга (види слику 3).

(i) Les franc-bords minimum pour les navires à pont découvert sont obtenus en augmentant les franc-bords donnés par la table ci-dessus à raison de 38 millimètres par 30m50 de longueur.

(ii) Les franc-bords correspondant aux valeurs intermédiaires de la longueur sont obtenus par interpolation.

(iii) Lorsque c est supérieur à 0,68, le franc-bord est multiplié par le facteur $\frac{C+0,68}{1,36}$

(iv) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{15}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{15}\right) R$ millimètres, où R est égal à $\frac{L}{3,96}$ lorsque la longueur est moindre que 118m90 et égal à 30 lorsque la longueur est égale ou supérieure à 118m90.

Dans le cas d'un navire ayant au milieu de la longueur une superstructure fermée s'étendant au moins sur $0,6 L$, ou d'un navire ayant un trunk complet ou une suite de superstructures partielles intactes et trunks tendant de l'avant à l'arrière, si C est plus petit que $\frac{L}{15}$ le franc-bord est réduit de la quantité ci-dessus.

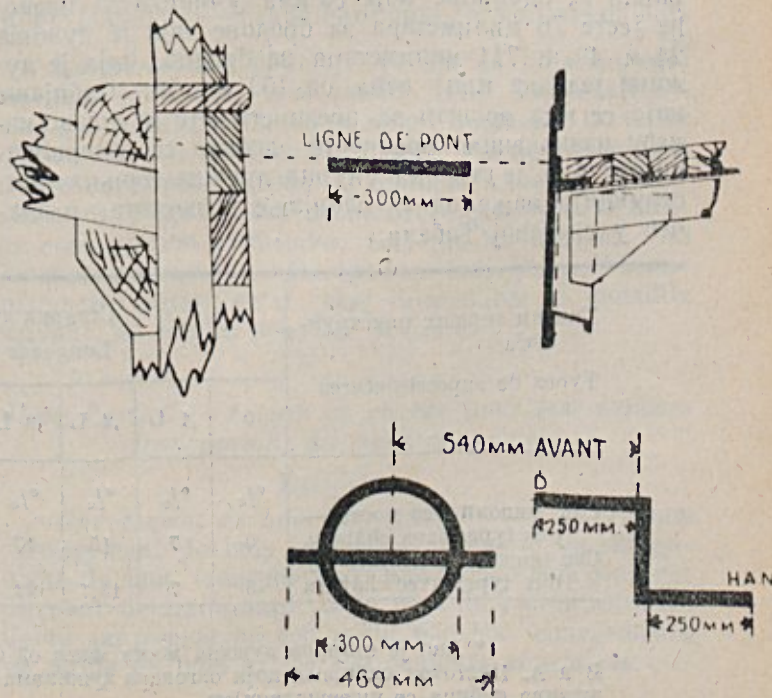
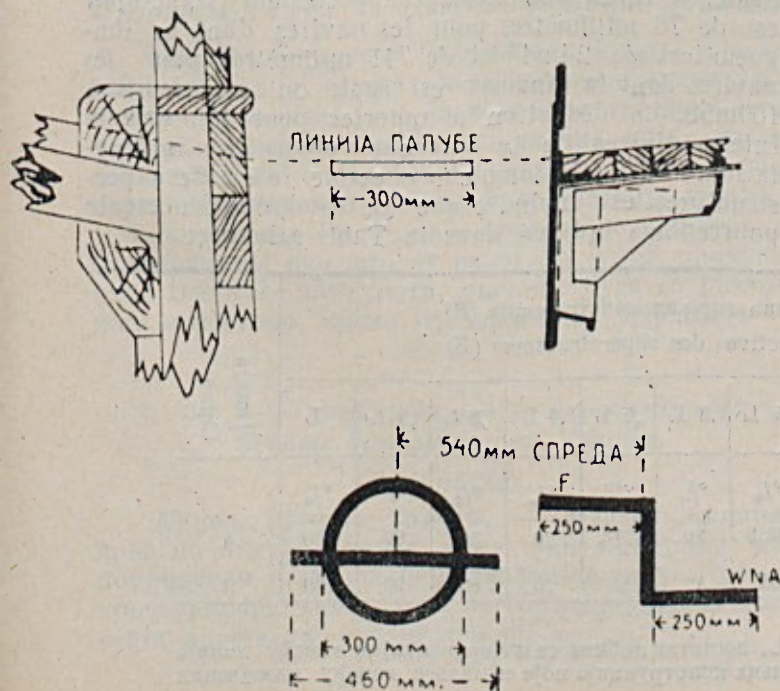
Lorsque la hauteur des superstructures ou du trunk est plus petite que la hauteur réglementaire, la réduction est dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur réglementaire.

(v) Lorsque le creux réel mesuré au milieu jusqu'à la surface du pont de franc-bord est plus grand ou plus petit que C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

4ème Partie. — Lignes de charge pour les voiliers

Règle LXVIII. — Lignes employées conjointement avec le disque

La ligne de franc-bord d'hiver et la ligne de franc-bord tropical ne sont pas marquées sur les voiliers. Le franc-bord minimum en eau salée déterminant la ligne de charge jusqu'à laquelle les voiliers peuvent être chargés en hiver et dans la zone tropicale correspond au centre du disque (voir figure 3)



Правило IXX. — Услови под којима се одређују теретне линије

Услови под којима се одређују теретне линије јесу они који су садржани у 2 Делу ових Правила.

Правило LXXI. — Срачунавање надвођа

Надвођа срачунавају се по Табели надвођа за једрењаче на исти начин као што се срачунавају надвођа пароброда по Табели надвођа за пароброде, сем што се тиче следећих тачака.

Правило LXXI. — Висина надвођа (D)

Код једрењача које имају кривину попела већу од 135 милиметара по метру, вертикална удаљеност мерена од горњег врха кобилице (Правило XXXIV) одбија се од полуразлике између укупне кривине попела у тачки која лежи на полуширини брода и укупне висине која одговара нагибу од 125 милиметара по метру. Максимални одбитак који се има чинити не може премашити онај који одговара кривини попела од 108 милиметара по метру полуширине брода.

Ако су форме доњег дела перног ребра дупчасти или ако постоји најнижи ред чвртних попела, висина се мери почев од тачке где продужење према осовини линије која додирује пљоснати део дна сече страну кобилице.

Висина употребљена са Табелом надвођа не сме бити мања од $\frac{L}{12}$.

Правило LXXII — Коэффициентъ сѣткосѣи (c)

Коэффициент употребљен са Табелом надвођа не сме бити мање од 0,62 ни већи од 0,72.

Правило LXXIII. — Горње конструкције код дрвених бродова.

Код дрвених бродова конструкција и направе за затварање горњих конструкција за које се врши одбијање код надвођа, морају бити остварене на задовољство Власти овлашћене за одређивање надвођа.

Правило LXXIV. — Одбијање за горње конструкције

Ако је стварна дужина горњих конструкција равна L, одбијање које се има учинити за надвође јесте 76 милиметара за бродове чија је дужина 24 м 40, и 711 милиметара за бродове чија је дужина једнака или већа од 100 м 58. Одбијање које се има вршити за вредности које се налазе између назначених вредности добива се интерполацијом. Ако је стварна укупна дужина горњих конструкција мања од L, одбијање је постотак назначен у следећој Табели:

Règle LXIX. — Conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées

Les conditions dans lesquelles les lignes de charge sont assignées sont celles qui sont contenues dans la 2^{ème} Partie des présentes Règles.

Règle LXX. — Calcul du franc-bord.

Les francs-bords sont calculés d'après la Table de franc-bord pour les voiliers de la même façon que les francs-bords des vapeurs sont calculés d'après la Table de francs-bords des vapeurs, sauf en ce qui concerne les points suivants.

Règle LXXI. — Creux pour le franc-bord (C).

Dans les voiliers ayant un relevé de varangues supérieur à 125 millimètres par mètre la distance verticale mesurée depuis le dessus de quille (Règle XXXIV) est réduite de la demi-différence entre le relevé total des varangues en un point situé à demi-largeur du navire et le relevé total correspondant à une inclinaison de 125 millimètres par mètre. La réduction maximum à apporter ne peut dépasser celle qui correspond à un relevé de varangue de 208 millimètres par mètre de la demi-largeur du navire.

Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou qu'il existe des galbords épais, le creux est mesuré depuis le point où le prolongement vers l'axe de la ligne tangente à la partie plate du fond coupe le côté de la quille.

La profondeur employée avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieure à $\frac{L}{12}$.

Règle LXXII. — Coefficient de finesse (c).

Le coefficient employé avec la Table de franc-bord ne doit pas être inférieur à 0,62 ni supérieur à 0,72.

Règle LXXIII. — Superstructures dans les navires en bois.

Dans les navires en bois la construction et les dispositifs de fermeture des superstructures pour lesquelles des réductions sont apportées au franc-bord, doivent être réalisés à la satisfaction de l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Règle LXXIV. — Déduction pour superstructures.

Lorsque la longueur effective des superstructures est égale à L, la déduction à apporter au franc-bord est de 76 millimètres pour les navires dont la longueur est de 24m40 et de 711 millimètres pour les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100m58. La déduction à apporter pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtient par interpolation. Lorsque la longueur effective totale des superstructures est moindre que L, la déduction est le pourcentage indiqué dans la Table suivante:

Типови горњих конструкција Types de superstructures	Стварна дужина горњих конструкција (E) Longueur effective des superstructures (E)											Линија Ligne
	0	,1 L	,2 L	,3 L	,4 L	,5 L	,6 L	,7 L	,8 L	,9 L	L	
Сви типови без моста — Tous types sans château	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	A
Сви типови са мостом* — Tous types avec château	0	7	15	17	23,5	30	47½	70	80	90	100	B

* Ако је стварна дужина моста мања од 0,2 L, постотак добива се интерполацијом између линија В и А. Постотак одбијања који одговара дужинама горњих конструкција које се налазе између назначених дужина добива се интерполацијом.

Losque la longueur effective du château est moindre que 0,2 L, les pourcentages s'obtiennent par interpolation entre les lignes B et A. Les pourcentages de réduction correspondant à des longueurs intermédiaires de superstructures s'obtiennent par interpolation.

Правило LXXV. — Минимална надвођа

Никакво повећање надвођа не захтева се за зиму и никакво смањење не допушта се за тропску зону.

Повећање надвођа за 76 милиметара чини се за путовања вршена преко северног Атлантика северно од упоредника 36° северне ширине за време зимских месеци.

При срачунавању надвођа за слатку воду за дневни брод, газ се мери од доње пивце жлеба кобилице до средишта круга.

Правило LXXVI. — Табела надвођа за једрењаче.

Минимална летња, зимска, и тропска надвођа за једрењаче са равном гвозденом и челичном палубом саобразне „стандардима“ дефинисе ним у Правилима.

L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord	L	Надвође Franc-bord
24,384	234	42,67	544	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	509	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,78	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,60	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

(и) надвођа за средње вредности дужина до- бивају се интерполацијом.

(ии) Ако је c веће од 0,62, надвође се множи фактором: $\frac{c+0,62}{1,24}$

(иии) Ако је D веће од $\frac{L}{12}$ надвође се повећава за количину $8,33 \left(D - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ милиметара.

(ив) Ако је стварна висина мерена све до површине палубе надвођа на средини брода већа или мања од D , разлика између висина (у милиметрима) додаје се или одбија се од надвођа.

Правило LXXVII — Надвође за дрвене једрењаче

Надвође за дрвену једрењачу једнако је надвођу које би јој се, по свима извршеним срачунавањима, дозначило ако би иста била гвоздена или челична, повећано оним количинама које власт овлашћена за опредељивање надвођа буде могла одредити обзиром на класу, конструкцију, старост, и стање брода. Са дрвеним бродовима примитивне конструкције као што су самбук-и, јунке, прахуси итд., Власт ће поступати, уколико буде то разложно и могуће, према Правилима за једрењаче.

5 део. — Теретне линије за пароброде који преносе дрво на горњој палуби.

Дефиниције.

Крцање дрва на палуби. — Израз „крцање дрва на палуби“ значи терет дрва накрцан на покривеном делу палубе надвођа или палубе горње конструкције. Овај израз не обухвата терете млевеног дрвета ни сличне терете.

Рèле LXXV. — Francs-bord minima.

Aucune augmentation du franc-bord n'est exigée pour l'hiver et aucune réduction n'est permise pour la zone tropicale.

Une augmentation du franc-bord égale à 76 millimètres est apportée pour les voyages effectués à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle de 36° N. pendant les mois d'hiver.

Dans les calculs de franc-bord en eau douce pour un navire en bois, le tirant d'eau est mesuré depuis le can inférieur de la râblure de quille jusqu'au centre du disque.

Рèле LXXVI. — Table des francs-bords pour les voiliers.

Francs-bords minima d'été, d'hiver, et tropicaux pour les voiliers à pont découvert en fer et en acier conformes aux „standards“ définis dans les Règles.

(i) Les francs-bords pour les valeurs intermédiaires de la longueur s'obtiennent par interpolation.

(ii) Lorsque c est supérieur à 0,62, le franc-bord est multiplié par le facteur; $\frac{c+0,62}{1,24}$

(iii) Lorsque C est supérieur à $\frac{L}{12}$ le franc-bord est augmenté de la quantité $8,33 \left(C - \frac{L}{12} \right) \times \left(10 + \frac{L}{7,62} \right)$ millimètres.

(iv) Lorsque le creux réel mesuré jusqu'à la surface du pont de franc-bord au milieu du navire est supérieur ou inférieur à C , la différence entre les creux (en millimètres) est ajoutée ou retranchée au franc-bord.

Рèле LXXVII. — Franc-bord pour les voiliers en bois

Le franc-bord pour un voilier en bois est égal au franc-bord qui, tous calculs faits, lui serait accordé s'il était en fer ou en acier, augmenté de telles quantités que l'autorité pour l'assignation des francs-bords pourra fixer ou égard à la classe, la construction, l'âge et l'état du navire. Les navires en bois de construction primitive, tels que les boutres, les jonques, prahus, &c., doivent être traités par l'Administration autant qu'il sera raisonnable et possible suivant les Règles pour les voiliers.

5ème Partie. — Lignes de charge pour les vapeurs transportant du bois en pontée.

Définitions

Chargement de bois en pontée. — L'expression „chargement de bois en pontée“ signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte du pont de franc-bord ou du pont de superstructure. Cette expression ne comprend pas les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

Теретна линија за бродове који преносе шетерите дрва на палуби. — Теретна линија за бродове који преносе терете дрва на палубу јесте специјална теретна линија која се употребљује само онда када брод преноси терет дрва на палуби саобразно следећим условима и правилима:

Правило LXXVIII — Обележја на боковима брода

Теретна линија за бродове који преносе шетерите дрва на палуби. — Линије које назначују максималне теретне линије за бродове који преносе терете дрва на палуби у разним околностима и у разним годишњим добима састоје се од хоризонталних линија од 250 милиметара дужине и 25 милиметара дебљине распоређених окомито на једну вертикалну линију повучену на 540 милиметара позади средишта круга (види слику 4). Оне се морају забележити и контролисати под истим условима као и обичне теретне линије (види Правила V до VII).

Летња шетерина линија за бродове који преносе шетерите дрва на палубу, назначена је горњом ивицом линије означене ВЕ.

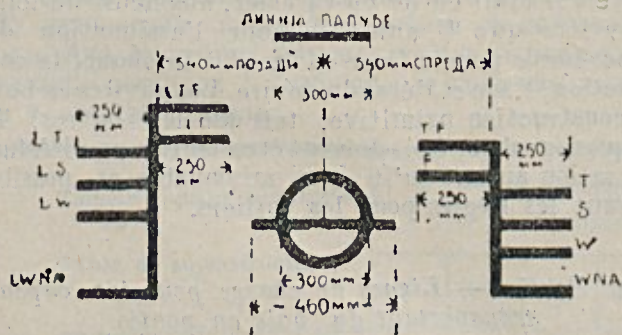
Зимска шетерина линија за бродове који преносе шетерите дрва на палуби, назначена је горњом ивицом линије означене ВН.

Зимска теретна линија у северном Атлантскому за бродове који преносе шетерите дрва на палуби, назначена је горњом ивицом линије означене В. Н. А. Н.

Тројска шетерина линија за бродове који преносе шетерите дрва на палуби, назначена је горњом ивицом линије означене В. Т.

Летња шетерина линија у слаткој води за бродове који преносе шетерите дрва на палуби, назначена је горњом ивицом линије означене В. Д. Разлика између летње теретне линије у слаткој води и летње теретне линије за бродове који преносе терете дрва на палуби јесте коректура која се мора завршити на осталим теретним линијама за бродове који кријају дрво на палуби, кад се брод крија у слаткој води.*)

Тројска теретна линија у слаткој води за бродове који преносе терете дрва на палуби назначена је горњом ивицом линије означене В. Т. Д.



Слика 4.

Кад бродови одређени за пловидбу по мору плове у реци или у унутрашњим водама, допуштено је да се терет брода повећа количином која одговара тежини горива, итд., потребног за потрошњу између полазне тачке и отвореног мора.

Ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Une ligne de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est une ligne de charge spéciale qui est utilisée seulement quand le navire transporte un chargement de bois en pontée conformément aux conditions et aux règles suivantes:

Règle LXXVIII. — Marques sur les flancs du navire

Lignes de charge pour les navires transportant des chargements de bois en pontée. — Les lignes qui indiquent les lignes de charge maxima pour les navires transportant des chargements de bois en pontée dans les différents circonstances et dans les différentes saisons consistent en des lignes horizontales de 250 millimètres de longueur et de 25 millimètres d'épaisseur disposées perpendiculairement à une ligne verticale tracée à 540 millimètres sur l'arrière du centre du disque (voir figure 4). Elles doivent être marquées et contrôlées dans les mêmes conditions que les lignes de charge ordinaires (voir les Règles V à VII).

La ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВЕ.

La ligne de charge d'hiver pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВН.

La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВНАН.

La ligne de charge tropicale pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВТ.

La ligne de charge d'été en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВД; La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est la correction qui doit être apportée aux autres lignes de charge pour les navires chargeant du bois en pontée, lorsque le navire charge en eau douce.*)

La ligne de charge tropicale en eau douce pour les navires transportant des chargements de bois en pontée est indiquée par l'arête supérieure d'une ligne marquée ВТД.

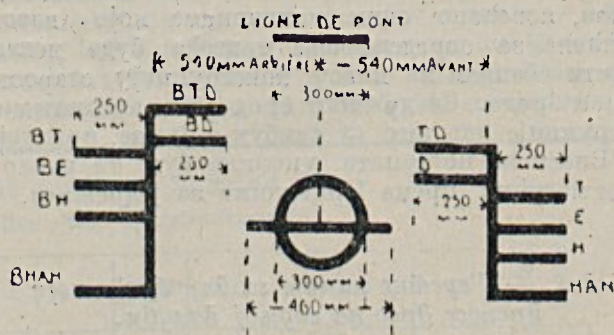


FIGURE 4

*) Lorsque des navires de mer naviguent dans une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité qui correspond au poids du combustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de départ et la mer libre.

Допунски услови за одређивање и правила која допуштају повећање тоњења

Conditions supplémentaires d'assignation et Règle permettant l'augmentation d'enfoncement

Правило LXXIX. — Конструкција брода

Règle LXXIX. — Construction du Navire

Конструкција брода мора бити довољно солидна обзиром на повећани рас и на тежину терета који се налази на палуби.

La structure du navire doit être d'une solidité suffisante en égard au tirant d'eau accru et au poids de la pontée.

Правило LXXX. — Горње конструкције

Règle LXXX. Superstructures

Брод мора имати каштно који има најмање прописану висину и дужину од најмање 7 од сто од дужине брода и, поврх тога, касар или полукасар снабдевен солидним челичним покровом или палубном кућицом намештеном позади.

Le navire doit avoir un gaillard ayant au moins la hauteur réglementaire et une longueur d'au moins 7 pour cent de la longueur du navire et, en plus, une dunette ou une demi-dunette pourvue d'un capot solide en acier ou d'un rouf installé à l'arrière.

Правило LXXXI. — Машински простор

Règle LXXXI. — Encaissement des machines

Машински простори на палуби надвођа морају бити заштићени горњом конструкцијом која има најмање прописану висину, сем ако су ти простори довољно солидни и довољно високи да допуштају смештање дрва на палуби.

Les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent être protégés par une superstructure ayant au moins la hauteur réglementaire, à moins que ces encaissements soient d'une solidité et d'une hauteur suffisantes pour permettre l'arrimage du bois en abord.

Правило LXXXII. — Танкови двослојног дна

Règle LXXXII. — Ballasts de double fond

Танкови за баласт који се налазе на сред дужине брода на средини морају имати сходну лонгитудиналну потподелу.

Les water ballasts situés dans la mi-longueur du navire au milieu doivent avoir une subdivision longitudinale adéquate.

Правило LXXXIII. — Браник

Règle LXXXIII. — Pavois

Брод мора бити снабдевен било непомичним браницима високим најмање 990 милиметара, нарочито појачаним на горњем делу и учвршћеним солидним подупирачима браника утврђеним за палубу кроз палубне споне и снабдени отворима потребним за искрцавање, било погодним оградама оне исте висине која је напред назначена за бранике и нарочито чврсте конструкције.

Le navire doit être muni soit de pavois fixes d'une hauteur d'au moins 990 millimètres, particulièrement renforcés à la partie supérieure et consolidés par de solides jambettes fixées au pont par le travers des barrots et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes convenables de la même hauteur que celle qui est indiquée ci-dessus pour les pavois et d'une construction particulièrement robuste.

Правило LXXXIV. — Отвори на палуби покривени шерејом дрва на палуби

Règle LXXXIV. — Ouvertures dans les ponts recouvertes par la pontée de bois

Отвори простора који леже испод палубе надвођа морају бити добро затворени и шипке стављене на своје место. Сва постројења као што су покретне споне гротла и поклопци морају бити на свом месту. Кад је потребно проветравање спремишта, вентилатори морају бити довољно заштићени.

Les ouvertures des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être bien fermées et les tringles mises en place. Toutes les installations telles que les barrots mobiles, les galiotes et panneaux mobiles doivent être en place. Lorsque les cales sont appelées à être ventilées les manches à air doivent être efficacement protégées.

Правило LXXXV. — Слагање шереја

Règle LXXXV. — Arrimage

Зденци на палубама надвођа морају се испуњити дрветом, наслаганим толико масивно колико је то могуће и на начин да се достигне најмање ниво прописане висине централног касара. На броду који се налази зим у периодичној зимској зони висина товара изнад палубе надвођа не сме бити виша од једне трећине највеће ширине брода.

Les puits sur les ponts de franc-bord doivent être remplis de bois, arrimé aussi massivement que possible et de manière à atteindre au moins le niveau de la hauteur réglementaire d'un château. À bord d'un navire qui se trouve en hiver dans une zone d'hiver périodique la hauteur de la pontée au-dessus du pont de franc-bord ne doit pas être supérieure au tiers de la plus grande largeur du navire.

Сав терет дрва на палуби мора бити компактно сложен, учвршћен и привезан. Он не сме ни на који начин сметати ни пловидби ни маневрисању брода ни довести у питање са време целог

Toute pontée de bois doit être arrimée d'une manière massive, saisie et assujettie. Elle ne doit gêner aucune façon ni la navigation ni la manœuvre du navire, ni compromettre la conservation

трајања путовања очување довољне стабилности, водећи рачуна о повећањима терета која долазе од квашења терета, као и о смањењу терета које долази, на пример, од потрошње горива и намирница.

Правило LXXXVI. — Заштитна посаде, приступу просторију машина итд.

Сигурно и задовољавајуће сретство приступа мора допустити да се, свакога тренутка, може доћи до локала посаде, просторије машина и свих осталих делова који се обавезно употребљавају за потребне радње на броду. На местима која допуштају да се дође до тих делова, терет на палуби мора бити сложен на такав начин да се отвори који ту доводе могу погоднио затварати и утврђивати тако да се спречи сваки улазак воде. Довољна заштитна сретства за посаду, у виду заштитних ограда или ограда од конопа за сигурност живота које се дижу најмање на 1 м 22 изнад терета на палуби и размачнута вертикално највише 30 сантиметара једна од других, морају бити постројена са сваке стране терета на палуби. Горња страна терета на палуби мора бити довољно равна да може послужити за кретање.

Правило LXXXVII. — Одредбе које се односе на апарат за кормиларење

Направе за кормиларење морају бити погоднио заштићене против оштећења која би им могао проузроковати терет на палуби и, колико је то могуће, морају бити приступачне. Морају се предузети мере да се може кормиларити у случају оштећења главних направа за кормиларење.

Правило LXXXVIII. — Диреци

Ако природа дрва захтева намештање директа, исти морају бити погодне солидности и могу бити дрвени или метални. Њихов размак мора бити у сразмери са девијацијом и природом накрцаног дрвета али не сме бити већи од 3 м 05. Чврсти лежајни или металне направе причвршћене за оплату палубе морају бити предвиђени ради одржавања директа.

Правило LXXXIX. — Ужетија

Терет на палуби мора бити на целој својој дужини добро превезан попречним ужетима независним једна од других чији размак не сме бити већи од 3 м 05.

Очке за везивање ових ужета морају бити закуцане за лим браника у размацима не већим од 3 м 05. Удаљеност обухваћена између фронталне преграде горње конструкције и прве суседне очке за везивање не сме бити већа од 1 м 98. Допунске очке за везивање могу бити учвршћене на лиму појачања.

Попречна ужета морају бити у добром стању и састојати се од ланца са стегнутим петљама од најмање 19 милиметара или од челик-чела једнаке чврстоће, она морају бити снабдевена кукама и шрафовима за отезање тих ужета којима се може у свако доба прићи.

pendant toute la durée du voyage d'une marge suffisante de stabilité, eu égard aux augmentations de poids telles que celles résultant du mouillage de la cargaison, ainsi qu'aux réductions de poids venant par exemple de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Règle LXXXVI. — Protection de l'équipage, accès la tranche des machines,

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, à tout moment les locaux de l'équipage, la tranche des machines et toutes les autres parties qui sont obligatoirement utilisées pour la manoeuvre. Aux endroits qui permettent d'atteindre ces parties, la pontée être arrimée de telle façon que les ouvertures y donnant accès puissent être convenablement fermées et assujetties de manière à empêcher toute rentrée d'eau. Des moyens de protection efficaces pour l'équipage, sous la forme de garde-corps, ou de filières s'élevant au moins à 1 m 22 au-dessus de la pontée et espacées verticalement de 30 centimètres au plus les uns des autres, doivent être installés de chaque côté de la pontée. Le dessus de la pontée doit être suffisamment nivelé pour servir de passavant.

Règle LXXXVII. — Dispositions concernant l'appareil à gouverner

Les dispositifs utilisés pour gouverner doivent être convenablement protégés contre les avaries que pourrait leur occasionner la pontée et, autant que cela est possible, pouvoir être accessibles. Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse gouverner en cas d'avarie aux appareils principaux.

Règle LXXXVIII. — Montants

Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent être d'une solidité appropriée et peuvent être en bois ou en métal. Leur écartement doit être en rapport avec la longueur et la nature du bois transporté, mais il ne doit pas être supérieur à 3 m 05. Des cornières ou des sabots en métal fixés convenablement à la tôle gouttière ou d'autres dispositifs efficaces doivent être prévus pour maintenir les montants.

Règle LXXXIX. — Saisines

La pontée doit être bien saisie sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres dont l'écartement ne doit pas être supérieur à 3 m 05.

Des points d'attache pour ces saisines doivent être rivés à la tôle du carreau à des intervalles n'excédant pas 3 m 05 mètres. La distance comprise entre une cloison fronteau de superstructure et le premier point d'attache voisin ne doit pas être supérieur à 1 m 98. Des points d'attache additionnels peuvent être fixés sur la tôle gouttière.

Les saisines traversières doivent être en bon état et consister en chaîne à mailles serrées de 19 millimètres au moins ou en fil d'acier flexible de résistance équivalente, elles doivent être garnies de crocs à échappement et de ridoirs accessibles en tout temps.

Ужета од челик-чела морају имати на крају кратки ланац који има на крају велику карику која служи за привезивање конопа.

Ако је дужина комада дрва мања од 3 м 56 размак ужета може се смањити у сразмери или се имају предузети друге погодне мере.

Ако је размак ужета раван или мањи од 1м52 димензије ужета могу бити смањене, међутим не сме се употребити ланац од мање од 12,7 милиметара ни челик-чело слабије отпорности од ланца од 12,7 милиметара.

Све направе које се захтевају за учвршћивање ужета морају имати отпорност подешену према отпорности тих попречних ужета.

Диреци намештени на палубама горњих конструкција морају бити размакнута на 3 м 05 и одржавани трансверсално ужетима потпуно довољне отпорности.

Правило XC — Планови

Планови који показују распоред и постројења за слагање и држање терета на палуби, саобразно овим правилима, морају се поднети Влади овлашћеној за опредељивање надвођа.

Надвође

Правило XCI, — Срачунавање надвођа

Над се Власт овлашћена за опредељивање надвођа увери да брод има погодне инсталације и да су услови и постројења најмање еквивалентни захтевима напред наведеним за пренос дрва на палуби, лења надвођа одређена према обичним Правилима и Табелама 3 Дела моћи ће се исправити тако да се дају специјална надвођа за дрво, замењујући постотке изложене у Правилу LIII овима који су дати у следећој Табели:

Укупна стварна дужина горњих конструкција — Longueur effective totale de superstructures

—	0	0,1L	0,2L	0,3L	0,4L	0,5L	0,6L	0,7L	0,8L	0,9L	L
Бродови свих типова Navires de tous les types	% 20	% 30,75	% 41,5	% 52,25	% 63	% 69,25	% 75,5	% 81,5	% 87,5	% 93,75	% 100

Зимско надвође за бродове који превозе дрво на палуби добија се тако да се летњем надвођу дода $\frac{1}{36}$ одговарајућег газа рачунатог почев од горње стране кобилице.

Зимско надвође за дрво у северном Атлантику јесте зимско надвође прописано у Правилу LXV за зимско надвође у Северном Атлантику.

Тропско надвође за дрво добија се одузимањем од летњег надвођа за дрво $\frac{1}{48}$ одговарајућег газа, рачунатог почев од горње стране кобилице.

Les saisines en fil d'acier doivent avoir un bout de chaîne à mailles longues de faible longueur permettant de régler l'amarrage.

Lorsque la longueur des pièces de bois est moindre que 3m66 l'espacement des saisines peut être réduit en proportion ou d'autres dispositions convenables doivent être prises.

Lorsque l'espacement des saisines est égal ou inférieur à 1m52 les dimensions des saisines en chaîne peuvent être réduites; toutefois on ne doit pas employer de la chaîne de moins de 12,7 millimètres ni du câble d'acier de moindre résistance que la chaîne de 12,7 millimètres.

Toutes les installations exigées pour fixer les saisines doivent être d'une résistance appropriée à celle de ces saisines traversières.

Les montants installés sur les ponts de superstructures doivent être espacés de 3m05 et être maintenus transversalement par des saisines de résistance largement suffisantes.

Règle XC. Plans.

Des plans montrant les dispositions et les installations pour l'arrimage et la tenue des pontées, conformément aux présentes règles, doivent être soumis à l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords.

Franc-bord

Règle XCI, — Calcul du Franc-bord

Lorsque l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords se sera rendu compte que le navire est convenablement installé et que les conditions et les installations sont au moins équivalentes aux exigences indiquées ci-dessus pour le transport des bois en pontée, les francs-bords d'été déterminés suivant les Règles ordinaires et les Tables de la 3ème Partie pourront être corrigés de façon à donner des francs-bords spéciaux pour le bois, en remplaçant les pourcentages qui figurent à la Règle LIII par ceux qui sont donnés dans la Table suivante:

Le franc-bord d'hiver pour les navires transportant des bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{36}$ du tirant d'eau correspondant compté à partir du dessus de quille.

Le franc-bord d'hiver pour le bois l'Atlantique Nord est celui prescrit dans la Règle LXV pour les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique Nord.

Le franc-bord tropical pour le bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour le bois $\frac{1}{48}$ du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

6 део. — Теретне линије бродова-цистерна

Дефиниција

Брод-цистерна — Израз „брод-цистерна“ примењује се на сваки пароброд специјално конструисан за пренос течности у расутом стању.

Правило XCII. — Обележја на боковима брода

Обележја на боковима брода су она која су назначена у цртежу Правила IV.

Допунски услови одређивања који доушијају повећање крцања

Правило XCIII. — Конструкција брода

Брод-цистерна мора бити конструисан довољно солидно за повећани газ који одговара одређеном надвољу.

Правило XCIV. — Кашићи

Брод мора имати каштио дужине најмање равне прописаној висини.

Правило XCV — Машинске просторије

Отвори у машинским просторијама на палуби надвоља морају имати челична врата. Просторије морају бити заштићене затвореним касаром или централним касаром који имају најмање прописану висину или кућицом на палуби исте висине и једнаке јачине. Преграде на крајевима тих горњих конструкција морају имати димензије које се захтевају за фронталне преграде централног касара. Сви улази у конструкције на палуби надвоља морају бити снабдевени ефикасним затворима и прагови морају имати висину од најмање 457 милиметара изнад палубе. Изложени делови машинских просторија на палуби горњих конструкција морају бити солидно конструисани и сви њихови отвори снабдевени челичним затворима, причвршћеним на сталан начин на просторије и то тако да се могу затварати и учвршћивати изнутра и споља; прагови тих отвора морају се подизати најмање на 380 милиметара изнад палубе. Отвори просторија котла морају бити толико подигнути колико је разложно и могуће то учинити изнад палубе горње конструкције и имати јаке челичне поклопце, причвршћене на сталан начин за место где се налазе.

Правило XCVI. — Мост

Сталан мост ефикасно конструкције и довољне чврстоће, имајући у виду његову изложену позицију, мора бити намештен од напред до позади, у нивоу палубе горњих конструкција, између касара и централног касара и, ако је посада смештена у предњем делу брода, тај мост мора се пружати од централног касара до каштила. Свако друго средство за приступ које је еквивалентно, као пролази на палуби, може бити употребљено да замени овај мост.

6ème Partie, — Lignes de charge des Navires à Citernes

Définition

Navire à citernes. — L'expression „navire à citernes“ s'applique à tout vapeur construit spécialement pour transporter des cargaisons liquides en vrac.

Règle XCII. — Marques sur les murailles du navire

Les marques sur les murailles sont celles qui sont indiquées au croquis de la Règle IV.

Conditions supplémentaires d'assignation permettant l'augmentation d'enfoncement

Règle XCIII. — Construction du navire

Le navire à citernes doit être construit avec une solidité suffisante pour le tirant d'eau accru correspondant au franc-bord assigné.

Règle XCIV. — Gaillard

Le navire doit avoir un gaillard ayant une longueur au moins égale à 7 pour cent de la longueur du navire et une hauteur au moins égale à la hauteur réglementaire.

Règle XCV. — Encaissements des machines

Les ouvertures dans les encaissements des machines sur le pont de franc-bord doivent avoir des portes en acier. Les encaissements doivent être protégés par une dunette ou un château fermés ayant au moins la hauteur réglementaire ou par un rouf de même hauteur et de solidité équivalente. Les cloisons des extrémités de ces superstructures doivent avoir les échantillons exigés pour les cloisons frontaux de château. Toutes les entrées dans les constructions sur le pont de franc-bord doivent être munies de fermetures efficaces et les seuils doivent avoir une hauteur d'au moins 457 millimètres au-dessus du pont. Les parties exposées des encaissements de la machine sur le pont des superstructures doivent être de construction solide et toutes leurs ouvertures munies de fermetures en acier, attachées de façon permanente sur les encaissements et susceptibles d'être fermées et assujetties de l'intérieur et de l'extérieur; les seuils de ces ouvertures doivent s'élever au moins à 380 millimètres au-dessus du pont. Les panneaux de chaufferies doivent être aussi élevés qu'il est raisonnable et possible de le faire audessus du pont de superstructures et avoir de forts couvercles en acier, attachés de façon permanente à leur emplacement.

Règle XCVI. — Passerelle

Une passerelle permanente de construction efficace et d'une solidité suffisante étant donné sa position exposée doit être installée de l'avant à l'arrière, au niveau du pont de superstructures, entre la dunette et le château et, lorsque l'équipage est logé à l'avant du navire, cette passerelle doit étendre du château au gaillard; Tout autre moyen d'accès équivalent, comme des passages au-dessous du pont, peut être employé pour tenir lieu de cette passerelle.

Правило XCVII. Заштитна посада. Приступ и просторије строја, итд.

Сигурни и задовољавајући приступи морају допуштати да се може доћи, од нивоа моста до локала посаде, просторије строја и делова који се обавезно употребљују за рад на броду. Ово правило не примењује се на одељења сисалка у која се улази са палубе надвођа када су иста снабдевена сретствима за затварање класе 1.

Правило XCVIII. — Гројла

Сва гротла палубе надвођа или протегнуте палубе транка морају бити затворени јаким и непромочивим челичним поклопцима.

Правило XCIX. — Зрачници

Зрачници који снабдевају просторије које леже испод палубе надвођа морају бити довољно чврсти или заштићени горњим конструкцијама или еквивалентним ефикасним сретствима.

Правило C. — Најпрве за избегавање воде

Бродови снабдевени браницима морају имати отворене ограде најмање на половини дужине изложеног дела палубе или све друге ефикасне напаве за избегавање воде. Горњи руб попела оплате палубе мора бити држан колико је могућно ниско и првенствено не сме прелазити горњи врх угла жлеба.

Кад су горње конструкције везане транковима, отворене ограде морају бити постројене на целој дужини изложених делова палубе надвођа.

Правило CI. — Планови

Планови који показују постројења и расподе морају бити поднесени на одобрење Власти која опредељује надвођа.

Надвођа.

Правило CII. — Срачунавање надвођа

Кад се Власт овлашћена за опредељивање надвођа увери да су захтеви горе назначени испуњени, моћи ће се летње надвође срачунати према табели надвођа бродова-цистерна. Све коректуре мораће се извршити према 3 Делу Правилника изузев оних за пароброде са равном палубом, за одвојене горње конструкције, за повећање лука и за зимска путовања преко северног Атлантика.

Правило CIII. Одбитак за одвојене горње конструкције

Ако је укупна стварна дужина горњих конструкција мања од L, одбитак јесте постотак одбитка предвиђеног за дужину горње конструкције равну L. Он се добива из следеће таблице:

Règle XCVII. — Protection de l'équipage. Accès à la tranche des machines,

Un moyen d'accès sûr et satisfaisant doit permettre d'atteindre, du niveau de la passerelle les locaux de l'équipage, la tranche des machines et les parties du navire qui sont obligatoirement utilisées pour la manoeuvre du navire; Cette règle ne s'applique pas aux chambres des pompes dont les entrées se font du pont de franc-bord quand elles sont munies de moyens de fermeture de la classe 1.

Règle XCVIII. — Panneaux

Tous les panneaux du pont de franc-bord ou du pont des caisses d'expansion doivent être fermés par des couvercles en acier robustes et étanches.

Règle XCIX. — Manches à air

Les manches à air desservant des espaces situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être de solidité suffisante ou être protégées par des superstructures ou des moyens efficaces équivalents.

Règle C. — Dispositifs pour l'évacuation de l'eau

Les navires munis de pavois doivent avoir des rambardes au moins sur la moitié de la longueur de la partie exposée du pont ou tous autres dispositions efficaces pour l'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être tenu aussi bas que possible et de préférence il ne doit pas dépasser le can supérieur de la coque gouttière.

Quand les superstructures sont reliées par des trunks, des rambardes doivent être installées sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

Règle CI. Plans

Des plans montrant les installations et les dispositions doivent être soumis à l'approbation de l'Autorité habilitée pour l'assignation des franc-bords.

Francs-bords

Règle CII. — Calcul du franc-bord

Quand l'Autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords aura constaté que les exigences ci-dessus indiquées sont remplies, le franc-bord d'été pourra être calculé d'après la Table de franc-bord des navires à citernes. Toutes les corrections devront être faites suivant la 3^{ème} partie du Règlement à l'exception de celles pour les vapeurs à pont découvert, pour les superstructures détachées, pour l'excès de tonture et pour les voyages d'hiver à travers l'Atlantique Nord.

Règle CIII. — Réduction pour superstructures détachées

Lorsque la longueur totale effective des superstructures est moindre que L, la déduction est un pourcentage de celle prévue pour une longueur de superstructure égale à L. Elle est obtenue par le tableau suivant.

Правило CIV. — Одбијак за повећање лука

Кад је лук већи од прописног лука, коректура за појачани лук (види Правило LVII 3 Дела, теретне линије за Пароброде) одбија се од надвођа код свих бродова-цистерна! Правило LIX 3 Дела не примењују се; међутим, максимално одбијање за повећани лук јесте 38 милиметара за дужину од 30 м 50 и оно се повећава за 38 милиметара сваки пут кад се дужина брода повећава за 30 и 50.

Правило CV. — Зимска њујовња преко Северног Атлантика

Минимално надвође за путовање преко северног Атлантика северно од упоредника 36° северне ширине, за време зимских месеци, јесте једнако зимском надвођу коме се додаје толико пута по 25,4 милиметара колико пута је дужина од 30 м 50 садржина у дужини брода.

Règle CIV. — Déduction pour excès de tonture

Quand la tonture est plus grande que la tonture réglementaire, la correction pour excès de tonture (voir Règle LVII de la 3-ème Partie, Lignes de Charge pour les Vapeurs) est déduite du franc-bord pour tous les navires à citernes. La Règle LIX de la 3-ème Partie ne s'applique pas; toutefois la déduction maximum pour excès de tonture est de 38 millimètres pour une longueur de 30 m 50 et elle augmente de 38 millimètres chaque fois que la longueur du navire augmente de 30 m 50.

Règle CV. — Voyages pendant l'hiver à travers l'Atlantique Nord

Le franc-bord minimum pour les voyages à travers l'Atlantique Nord au nord du parallèle 36° pendant les mois d'hiver, est égal au franc-bord d'hiver auquel on ajoute autant de fois 25,4 millimètres que la longueur de 30 m 50 est comprise dans la longueur du navire.

Правило CVI — Табела надвођа за бродове-цистерне
Règle CVI. — Tableau de franc-bord pour les navires à citernes.

L.	Надвође Franc-bord	L.	Надвође Franc-bord	L.	Надвође Franc-bord
Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Метара Mètres	Милиметара Millimètres	Метара Mètres	Милиметара Millimètres
57,91	546	100,58	1196	143,26	2037
60,96	587	103,63	1250	146,30	2101
64,01	627	106,68	1303	149,35	2162
67,06	668	109,73	1359	152,40	2222
70,10	711	112,78	1415	155,45	2281
73,15	754	115,82	1471	158,50	2339
76,20	800	118,87	1529	161,54	2395
79,25	846	121,92	1587	164,59	2451
82,30	894	124,97	1648	167,64	2504
85,34	942	128,02	1712	170,69	2558
88,39	993	131,06	1775	173,74	2609
91,44	1044	134,11	1841	176,78	2657
94,49	1095	137,16	1908	179,83	2705
97,54	1146	140,21	1974	182,88	2853

Бродови веће дужине од 182 м препуштају се
Власти.

Le cas des navires d'une longueur de plus de
182 m 88 est laissé à Administration.

ПРИЛОГ II

Границе зони и периодичних предела

Зоне

Јужне границе северне „периодичне зимске зоне“ обележена је линијом повученом: упоредником 36 степена северне ширине почев од источне обале северне Америке до Тарифе, у Шпанији; упоредником 35 степена северне ширине почев од источне обале Кореје до западне обале Хоншијуа, Јапан; упоредником 35 степена северне ширине почев од источне обале Хоншијуа до меридиана 150 степена западне дужине; и правом линијом све до западне обале острва Ванкувр у тачки 50 степена северне ширине. Фузан (Кореја) и Јокохама сматрају се као да су на демаркационој линији северне „периодичне зимске зоне“ и „летње зоне“.

Северна граница „тропске зоне“ обележена је линијом повученом: упоредником десетог степена северне ширине почев од источне обале јужне Америке до меридиана 20 степена западне дужине; меридианом 20 степена западне дужине до упоредника 20 степена северне ширине; и упоредником 20 степена северне ширине до западне обале Африке; упоредником 8 степена северне ширине од источне обале Африке до западне обале малезијског полуострва, дуж обала Малезије и Сијама до источне обале Кочинчине у тачки 10 степена северне ширине; упоредником 10 степена северне ширине до меридиана 145 степена источне дужине; меридианом 145 степена источне дужине до упоредника 13 степена северне ширине, упоредником 13 степена северне ширине до западне обале централне Америке. Сајгон се сматра као да је на демаркационој линији „тропске зоне“ и „периодичног тропског предела“ (4).

Јужна граница „тропске зоне“ обележена је линијом повученом: упоредником Јарчевим од источне обале јужне Америке до западне обале Африке; упоредником 20 степена јужне ширине од источне обале Африке до западне обале Мадагаскара, дуж западне и северне обале Мадагаскара до меридиана 50 степена источне дужине, меридианом 50 степена источне дужине до упоредника 10 степена јужне ширине, упоредником 10 степена јужне ширине до меридиана 110 степена источне дужине, правом линијом до луке Дарвин, у Аустралији, према истоку дуж обала Аустралије и острва Весел до рта Весел, упоредником 11 степена јужне ширине до западне обале рта Јорк, упоредником 11 степена јужне ширине од источне обале рта Јорк до меридиана 150 степена западне дужине, правом линијом до тачке 26 степена јужне ширине и 75 степена западне дужине, и правом линијом до западне обале јужне Америке у тачки

ANNEXE II.

Limites des Zones et des Régions périodiques

Zones

La limite Sud de la „zone d'hiver périodique“, septentrionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; suivant le parallèle de latitude 35° Nord depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. Fusan (Corée) et Yokohama sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone d'hiver périodique“ et de la „zone d'été“.

La limite Nord de la „zone tropicale“ est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 10° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest; suivant le méridien 20° Ouest jusqu'au parallèle de latitude 20° Nord; et suivant le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 8° Nord depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de la péninsule de Malaisie, le long des côtes de Malaisie et du Siam jusqu'à la côte Est de Cochinchine au point de latitude 10° Nord; suivant le parallèle de latitude 10° Nord jusqu'au méridien de longitude 145° Est, suivant le méridien 145° Est jusqu'au parallèle de latitude 13° Nord, suivant le parallèle de latitude 13° Nord jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique centrale. Saïgon est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone tropicale“ et de la région tropicale périodique“ (4).

La limite Sud de la „zone tropicale“ est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle du Tropique du Capricorne depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'à la côte Ouest d'Afrique; suivant le parallèle de latitude 20° Sud depuis la côte Est d'Afrique jusqu'à la côte Ouest de Madagascar, le long des côtes Ouest et Nord de Madagascar jusqu'au méridien de longitude 50° Est, suivant le méridien de longitude 50° Est jusqu'au parallèle de latitude 10° Sud, suivant le parallèle de latitude 10° Sud jusqu'au méridien de longitude 110° Est, suivant une ligne droite jusqu'à Port Darwin, en Australie, vers l'Est le long des côtes d'Australie et de l'île Wessel jusqu'au cap Wessel, suivant le parallèle de latitude 11° Sud jusqu'à la côte Ouest du cap York, suivant le parallèle de latitude 11° Sud depuis la côte Est du cap York jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 26°

30 степена јужне ширине. Кокимбо, Рио де Јанеиро и лука Дарвин сматрају се као да су на демаркационој линији тропске зоне и летње зоне.

Следећи предели сматрају се као да припадају тропској зони.

- (1) *Суецки канал, Црвено Море и Аденски залив*, почев од Порт Саида до Меридиана 45 степена источне дужине. Аден и Бербера сматрају се да су на демаркационој линији тропске зоне и периодичне тропске зоне 2(б),

- (2) *Персиски залив* до меридиана 59 степена источне дужине.

Северна граница јужне периодичне зимске зоне обележена је линијом повученом: упоредником 40 степена јужне ширине почев од источне обале Јужне Америке до меридиана 56 степена западне дужине, правом линијом до тачке 34 степена јужне ширине и 50 степена западне дужине, упоредником 34 степена јужне ширине до западне обале јужне Африке, правом линијом која почиње од источне обале јужне Африке у тачки 30 степена јужне ширине до западне обале Аустралије у тачки 35 степена јужне ширине, дуж јужне обале Аустралије до рта Арид, правом линијом која почиње од ове последње тачке до рта Грин, у Тасманији, дуж северне обале Тасманије до Едисон Поинта, правом линијом која почиње од ове последње тачке до западне обале јужног острва Новог Зеланда у тачки 170 степена источне дужине, дуж западне, јужне и источне обале Јужног острва до рта Саундерс, правом линијом која почиње од тог рта до 33 степена јужне ширине и 170 степена западне дужине, и упоредником 33 степена јужне ширине до западне обале јужне Америке. Валпараисо, Каптаун и Дурбан сматрају се да су на демаркационој линији јужне „периодичне зимске зоне“ и летње зоне.

Летње зоне

Остали предели образују „летње зоне“,

Периодични предели

Следећи предели јесу периодични тропски предели.

- (1) *У Северном Атлантском Океану.*

Предели ограничени на северу линијом повученом од рта Кантош на Јукатану до рта Сан Антонио на острву Куби, јужном обалом Кубе до тачке 20 степена северне ширине до меридиана 24 степена западне дужине, на западу обалом централне Америке, на југу северном обалом јужне

Sud et longitude 75° Ouest, et suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud au point de latitude 30° Sud. Coquimbo, Rio de Janeiro et Port Darwin sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone tropicale“ et de la zone d'été.

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la „zone tropicale“.

- (1) Le Canal de Suez, la Mer Rouge et le golfe d'Aden, partir de Port Said jusqu'au méridien de longitude 45° Est. Aden et Berbera sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale et de la zone tropicale périodique 2 (b).

- (2) Le Golfe Persique jusqu'au méridien de longitude 59° Est.

La limite Nord de la „zone d'hiver périodique“ méridionale est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 40° Sud depuis la côte Est de l'Amérique du Sud jusqu'au méridien de longitude 56° Ouest, suivant une ligne droite jusqu'au point de latitude 34° Sud et longitude 50° Ouest, suivant le parallèle de latitude 34° Sud jusqu'à la côte d'Afrique du Sud, suivant une ligne droite issue de la côte Est de l'Afrique du Sud au point de latitude 30° Sud jusqu'à la côte Ouest d'Australie au point de latitude 35° Sud le long de la côte Sud d'Australie jusqu'au cap Arid, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'au cap Grim, en Tasmanie, le long de la côte Nord de Tasmanie jusqu'à Eddystone Point, suivant une ligne droite issue de ce dernier point jusqu'à la côte Ouest de l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande au point de longitude 170° Est, le long des côtes Ouest Sud et Est de l'île du Sud jusqu'au cap Saunders, suivant une ligne droite issue de ce cap jusqu'au point de latitude 33° Sud et longitude 170° Ouest, et suivant le parallèle de latitude 33° Sud jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Valparaiso, Capetown et Durban sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la „zone d'hiver périodique“ méridionale et de la „zone d'été“.

Zones d'été.

Les autres régions constituent les „zones d'été“.

Régions périodiques

Les régions suivantes sont des „régions tropicales périodiques“:

- (1) Dans l'Océan Atlantique Nord.

Région limitée: au Nord par une ligne tracée du cap Catoche dans le Yucatan jusqu'au cap San Antonio dans l'île de Cuba, par la côte Sud de Cuba jusqu'au point de latitude 20° Nord, et par le parallèle de latitude 20° Nord jusqu'au méridien de longitude 20° Ouest, à l'Ouest par la côte de l'Amé-

Америке и упоредником 10 степена северне ширине и на истоку меридианом 20 степена западне дужине.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 новембра до 15 јула.

Летња зона од 16 јула до 31 октобра.

(2) *Арајско Море.*

(а) Северно од упоредника 24 степена северне ширине.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 августа до 20 маја.

Летња зона од 21 маја до 31 јула.

Караки се сматра да је на демаркационој линији тог предела и овде ниже (б) означеног периодичног тропског предела.

(б) Јужно од упоредника 24 степена северне ширине.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 децембра до 20 маја и од 16 септембра до 15 октобра.

Летња зона од 21 маја до 15 септембра и од 16 октобра до 30 новембра.

(3) *Бенгалски залив.*

Тропска зона од 16 децембра до 15 априла.

Летња зона од 16 априла до 15 децембра.

(4) *У Кинеском мору.*

Предео ограничен: са запада и са севера обалама Индо-Кине и Кине до Хонгконга; са истока правом линијом до луке Суал (Острво Лузон) и западним обалама острва Лузон, Самар и Ленте до упоредника 10 степена северне ширине; и с југа упоредником 10 степена северне ширине.

Хонгконг и Суал сматрају се да су на демаркационој линији периодичне тропске зоне и летње зоне.

Овај предео је:

Тропски предео од 21 јануара до 30 априла.

Летњи предео од 1 маја до 20 јануара.

(5) *У Северном Тихом Океану.*

(а) Предео ограничен: са севера упоредником 25 степена северне ширине, са запада меридианом 160 степена источне дужине, с југа упоредником 13 степена северне ширине и са истока меридианом 130 степена западне дужине;

Овај предео је:

Тропска зона од 1 априла до 31 октобра.

Летња зона од 1 новембра до 31 марта.

(б) Предео ограничен: са севера и са истока обалама Калифорније, Мексика и Централне Америке, са запада меридианом 120 степена западне дужине и правом линијом која везује тачку 30 степена северне ширине и 120 степена западне дужине са тачком 13 степена северне ширине и 105 степена западне дужине и са југа упоредником 13 степена северне ширине.

rique centrale, au Sud par la côte Nord de l'Amérique du Sud et par le parallèle de latitude 10° Nord, et à l'Est par le méridien de longitude 20° Ouest.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er novembre au 15 juillet.

Zone d'été du 16 juillet au 31 octobre.

(2) *Mer d'Arabie.*

(а) Au nord du parallèle de latitude 24° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er août au 20 mai.

Zone d'été du 21 mai au 31 juillet.

Karachi est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région tropicale périodique (b) ci-dessous —

(б) Au Sud de parallèle de latitude 24° N.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er décembre au 20 mai et du 16 septembre au 15 octobre.

Zone d'été du 21 mai au 15 septembre et du 16 octobre au 30 novembre.

3) *Golfe du Bengale.*

Zone tropicale du 16 décembre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 décembre.

(4) *Dans la mer de Chine.*

Région limitée: à l'Ouest et au Nord par les côtes d'Inde Chine et de Chine jusqu'à Hong Kong; à l'Est par une ligne droite jusqu'au port de Suai (Ile de Luçon) et par les côtes Ouest des Iles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle de 10° N; et au Sud par le parallèle de latitude 10° N.

Hong Kong et Suai sont considérés comme étant sur la ligne de démarcation de la zone tropicale périodique et de la zone d'été.

Cette région est:

Zone tropicale du 21 janvier au 30 avril.

Zone d'été du 1 mai au 20 janvier.

Dans l'Océan Pacifique Nord.

(а) Région limitée: au Nord par le parallèle de latitude 25° N., à l'Ouest par le méridien de longitude 160° E., au Sud par le parallèle de latitude 13° N. et à l'Est par le méridien de longitude 130° W.

Cette région est:

Zone tropicale du 1^{er} avril au 31 octobre;

Zone d'été du 1^{er} novembre au 31 mars.

(б) Région limitée: au Nord et à l'Est par les côtes de Californie; du Mexique et de l'Amérique centrale, à l'Ouest par le méridien de longitude 120° W. et par une ligne droite joignant le point de latitude 30° N. et longitude 120° W. au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W. et au Sud par le parallèle de la latitude 13° N.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 марта до 30 јуна и од 1 до 30 новембра.

Летња зона од 1 јула до 31 октобра и од 1 децембра до 28 (29) фебруара.

(6) У Јужном Тихом Океану.

(а) Предео ограничен: са севера упоредником 11 степена јужне ширине, са запада источном обалом Аустралије, с југа упоредником 20 степена јужне ширине и са истока меридианом 175 степена источне дужине, и тако исто Карпентаријским заливом јужно од упоредника 11 степена јужне ширине.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 априла до 30 новембра.

Летња зона од 1 децембра до 31 марта.

(б) Предео ограничен: са запада меридианом 150 степена западне дужине, са југа упоредником 20 степена јужне ширине и са севера и са истока правом линијом која образује јужну границу тропске зоне.

Овај предео је:

Тропска зона од 1 марта до 30 новембра.

Летња зона од 1 децембра до 28 (29) фебр.

Следећи предели јесу „периодични зимски предели“:

Северна периодична зимска зона (између северне Америке и Европе).

(а) Предео који лежи са унутрашње стране и северно од линије повучене како следује: меридианом 50 степена западне дужине почев од обале Гренланда до упоредника 45 ст. северне ширине, упоредником 45 степена северне ширине до меридиана 15 степена западне дужине, тим меридианом до упоредника 60 степена северне ширине, и упоредником 60 степена северне ширине до западне обале Норвешке.

Овај предео је:

Зимска зона од 16 октобра до 15 априла.

Летња зона од 16 априла до 15 октобра.

Берген се сматра да је на демаркационој линији те области и ниже дефинисаног предела (б).

(б) Предео који лежи северно од упоредника 36 степена северне ширине и изван предела напред дефинисаног (а).

Зимска зона од 1 новембра до 31 марта.

Летња зона од 1 априла до 31 октобра.

Балтичко Море (до упоредника географске ширине Скава).

Зимска зона од 1 новембра до 31 марта.

Летња зона од 1 априла до 31 октобра.

Средоземно Море и Црно Море.

Зимска зона од 16 децембра до 15 марта.

Летња зона од 16 марта до 15 децембра.

Северна периодична зимска зона (између Азије и Северне Америке, изузимајући Јапанско Море јужно од упоредника 50 степена северне ширине).

Зимска зона од 16. октобра до 15 априла.

Летња зона од 16 априла до 15 октобра.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er mars au 30 juin et du 1-er au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er juillet au 31 octobre et du 1-er décembre au 28/29 février.

(6) Dans l'Océan Pacifique Sud.

(а) Région Limitée: au Nord par le parallèle de latitude 11° S., à l'Ouest par la côte Est d'Australie, au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et à l'Est par le méridien de longitude 175° E., et également le Golfe de Carpentarie au Sud du parallèle de latitude 11° S.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er avril au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er décembre au 31 mars.

(б) Région limitée: à l'Ouest par le méridien de 150° W., au Sud par le parallèle de latitude 20° S. et au Nord et à l'Est par la ligne droite constituant la limite Sud de la zone tropicale.

Cette région est:

Zone tropicale du 1-er mars au 30 novembre.

Zone d'été du 1-er décembre au 28/29 février.

Les régions suivantes sont des „régions d'hiver périodiques“:

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Amérique du Nord et l'Europe).

(а) Région située à l'intérieur et au Nord de la ligne tracée comme il suit: suivant le méridien de longitude 50° W. depuis la côte du Groenland jusqu'au parallèle de latitude 45° N., suivant le parallèle de latitude 45° N. jusqu'au méridien de longitude 15° W., suivant ce méridien jusqu'au parallèle de latitude 60° N., et suivant le parallèle de latitude 60° N. jusqu'à la côte Ouest de Norvège.

Cette région est:

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Bergen est considéré comme étant sur la ligne de démarcation de cette région et de la région (б) définie ci-dessous.

(б) Région située au Nord du parallèle de latitude 36° N. et en dehors de la région (а) définie ci-dessus.

Zone d'hiver du 1er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1er avril au 31 octobre.

Mer Baltique (jusqu'au parallèle de latitude du Skaw).

Zone d'hiver du 1er novembre au 31 mars.

Zone d'été du 1er avril au 31 octobre.

Mer Méditerranée et Mer Noire.

Zone d'hiver du 16 décembre au 15 mars.

Zone d'été du 16 mars au 15 décembre.

Zone d'hiver périodique septentrionale (entre l'Asie et l'Amérique du Nord, excepté le mer du Japon au Sud du parallèle de latitude 50° N.)

Zone d'hiver du 16 octobre au 15 avril.

Zone d'été du 16 avril au 15 octobre.

Јапанско Море између ујоредника 35 сјеверна и 50 сјеверна северне ширине.

Зимска зона од 1 децембра до 28 (29) фебр.

Летња зона од 1 марта до 30 новембра.

Јужна периодична зимска зона.

Зимска зона од 16 априла до 15 октобра.

Летња зона од 16 октобра до 15 априла.

Mer du Japon entre les parallèles de latitude 35° N. et 50° N.

Zone d'hiver du 1^{er} décembre au 28-29 février.

Zone d'été du 1^{er} mars au 30 novembre.

Zone d'hiver periodique méridionale.

Zone d'hiver du 16 avril au 15 octobre.

Zone d'été du 16 octobre au 15 avril.

ПРИЛОГ III

Међународно уверење о надвођу

Издато у име Владе на
основу одредаба међународне Конвенције од 1930
године о теретним линијама.

Ознака броја или
слова

Брод
лука регистрација
брuto тонажа

Надвође ме-
рено почев од
линије палубе. Теретна линија.

Тропско (а) . . . изнад (б)

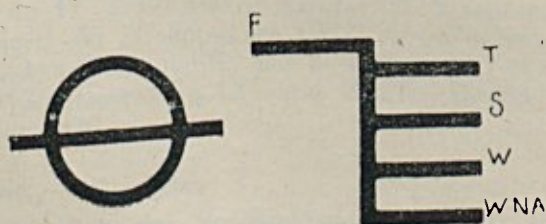
Летње (б) Горња ивица ли-
није која прола-
зи кроз среди-
ште круга:

Зимско (с) . . . испод (б)

Зимско у северном Атлантику . (з) . . испод (б).

Одбитак у слаткој води за сва надвођа . . .

Горња ивица линије палубе почев од које се
мере та надвођа налази се изнад
горње површине палубе.



Ово уверење издаје се ради потрде да је
брод био прегледан и да су његова напред назна-
чена надвођа и теретне линије били опредељени
саобразно одредбама конвенције,

Ово уверење важи до *

Издато у

Овде ставити потпис или печат и назначење
надлежне власти за издавање уверења.

* Види на полеђини.

Примедба. Кад пароброди одређени за пловидбу по
мору плове у рекама и унутрашњим водама, допуштено је
повећати терет брода количином која одговара терету го-
рива итд., потребном за потрошњу између полазне тачке
и отвореног мора.

ANNEXE III

Certificat International de Franc-bord.

Délivré sous l'autorité du Gouvernement d. . .
... en vertu des disposition de la Conven-
tion Internationale de 1930 sur les Lignes de Charge.

Numéro ou lettres
distinctifs du

Navire...
Port d'immatriculation ...
Tonnage brut ...

Franc-bord
mesuré à
partir de la ligne de pont. Emplacement
de la Ligne.

Tropical ... (a) au-dessus de (b).

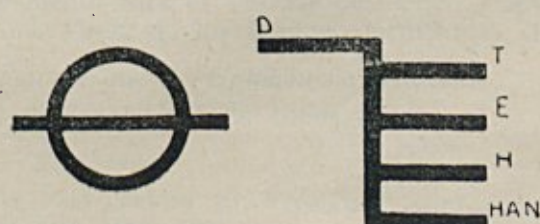
Été ... (b) Arête supérieure de
la ligne passant
par le centre du
disque.

Hiver ... (c) au-dessus de (b).

Hiver dans l'Atlantique Nord (d) au-dessous de (b).

Réduction en eau douce pour tous les francs-
bord. ...

L'arête supérieure de la ligne de pont à partir
de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve
à ... au-dessus de la face supérieure du
pont de ... en abord.



Le présent certificat est délivré pour attester que
le navire a été visité et que ses francs-bords et lignes
de charge indiqués ci-dessus ont été assignés con-
formément aux dispositions de la Convention.

Ce certificat est valable jusqu'au ... *

Délivré à ... le ...

Placer ici la signature ou le sceau et la qualifica-
tion de l'autorité chargée de délivrer le certificat.

* Voir au verso.

Nota. — Lorsque des vapeurs de mer naviguent dans
des eaux intérieures il est permis d'augmenter le chargement
du navire d'une quantité que correspond au poids de com-
bustible, &c., nécessaire à la consommation entre le point de
départ et la mer libre.

Пошто је брод удовољно потпуно прописима
Конвенције, ово уверење обнавља се до
. ,
У ,

Потпис или печат и назначење власти.

Пошто је брод удовољно потпуно прописима
Конвенције, ово уверење обнавља се до
. ,
У ,
Потпис или печат и назначење власти.

Пошто је брод удовољно потпуно прописима
Конвенције, ово уверење обнавља се до
. ,
У ,
Потпис или печат и назначење власти.

Le navire ayant satisfait entièrement aux
prescriptions de la Convention, ce certificat est
renouvelé jusqu'au
... ..

Λ... ..le... ..
Signature ou sceau et qualification de l'autorité. •

Le navire ayant satisfait entièrement aux pre-
scriptions de la Convention, ce certificat est renouvel
jusqu'au... ..
... ..

Λle... ..
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

Le navire ayant satisfait entièrement aux pre-
scriptions de la Convention, ce certificat est renouvelé
jusqu'au
... ..

Λ... ..le
Signature ou sceau et qualification de l'autorité.

ANNEXE IV.

ПРИЛОГ IV

Nomenclatures des Lois et Règlements concernant les lignes de charge considérés comme équivalents aux British Board of Trade Rule 1906

Номеклаџуре Закона и Правилника о џерџиџним линијама, коју се смаџрају као еквивалентни са British Board of Trade Rules, 1906.

Australie. — Аусџрануја.

Part IV of the Navigation Act, 1912—1920. and Navigation (Load Line) Regulations of 17th December, 1924.

Belgique. — Белуја.

Loi sur la sécurité des navires (7 décembre 1920)

Chile. — Чиле.

Reglamento para el trazado del disco, marcas y linea oficial de carguio de las naves mercantes, Decree No. 1896 of 12th november, 1919.

Danemark. — Данека.

Merchant Shipping (Inspection of Ships) Act of the 29th March, 1920, with later amendments.

Rules and Tables of Freeboard for Ships, dated 30th September. 1901, as amended by Notification of 25th July 1918.

France. — Франујека.

Loi du 17 avril 1907. Arrêté du 5 septembre 1908. Décret du 21 septembre 1908. Autre décret du 21 septembre 1908 modifié par le décret du 1-er septembre 1925. Décret du 12 mai 1927. Décret du 17 janvier 1928.

Allemagne. — Немачка.

Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe, Ausgabe 1908.

Hong Kong. — Хонг Конг.

Merchant Shipping Consolidation Ordinance (No. 10 of 1899) as amended by Ordinances Nos. 31 of 1901, 2 of 1903, 5 of 1905, 16 of 1906, 9 of 1909, and 6 of 1910.

Islande. — Исланд.

Law No. 58 of the 14th June, 1929, Sections 25—26.

Inde. — Индуја.

Indian Merchant Shipping Act, 1932.

Italie. — Иџалуја.

Regole e tavole per assegnazione del „Bordo Libero“, approved by decree dated 1st February, 1929. — VII of the Italian Minister for Communications. Prior to 1929—British Board of Trade Rules, 1906.

Japon. — Јапан.

Ship Load Line Law (Law № 2 of the 10th year of Taisho (1921) and the Rules and Regulation relating thereto.

Pays-Bas. — Холандуја.

Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, № 315.)

Indes Néerlandaises. — Холандска Индуја.

Netherlands Decree of 22nd September, 1909 (Official Journal, № 315.)

Nouvelle-Zélande. — Нова Зеланд.

British Board of Trade Rules, 1906.

Norvège. — Норвеиука.

Norwegian Freeboard Rules and Tables of 1909.

Portugal. — Португалуја.

Decree № 11,210 of the 18th July, 1925, and Regulations and Instructions relating thereto.

Espagne. — Шпанија.

Reglamento para el Trazado del Disco y Marcas de Maxima Carga de los Buques merchantes, 1914.

Straits Settlements. — Бриџанска Насеља.

British Board of Trade Rules, 1906.

Suède. — Шведска.

Rules and Tables of Freeboard approved by decree of 21st May, 1910.

Royaume-Uni. — Уједињена Краљевина.

Board of Trade Rules, 1906

Etats-Unis d'Amerique. — Америчке Сједињене Државе.

British Board of Trade Rules, 1906.

U.R.S.S. — Савез Совјетских Социјалистичких Република.

Rules and Regulations relating to the Load Lines of seagoing merchant vessels, published by Register of U.R.S.S., 1928.

ЗАКЉУЧНИ АКТ МЕЂУНАРОДНЕ КОНФЕРЕНЦИЈЕ О ТЕРЕТНИМ ЛИНИЈАМА, 1930.

Владе: Немачке, Уједињених Држава Аустралије, Белгије, Канаде, Чилна, Кубе, Данске Слободне Варови Данциг, Шпаније, Слободне Државе Ирске, Америчких Сједињених Држава, Финске, Француске, Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, Грчке, Индије, Исланда, Италије, Јапана, Латвије, Мексика, Норвешке, Новог Зеланда, Парагваја, Холандије, Перуа, Пољске, Португалије, Шведске и Савеза Совјетских Социјалистичких Република:

У жељи да утврде споразумно начела и правилника у циљу да се заштити људски живот и сопственост на мору што се тиче граница газа до којих ће бити допуштено крпати бродове и мењеве међународним путовањима;

Пошто су одлучиле да учествују у међународној Конференцији која је, на позив Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, одржана у Лондону.

Одредиле су следеће делегате:

Allemagne. — Немачка.

Délégués. — Делегати.

- M. Gustav Koenigs, Ministerialdirigent au Reisverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Berlin.
- M. Arthur Werner, Ministerialrat au Reichsverkehrsministerium, Geheimer Justizrat, Berlin.
- M. le Professeur Walter Laas, Directeur de la Société de Classification „Germanischer Lloyd“, Berlin.
- M. Karl Sturm, Directeur général de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburg.

Experts. — Експерти.

- M. le Capitaine A. N. Elingius, inspecteur de la Ligne „Hamburg—Südamerika“, Hambourg.
- M. Wilhelm Heberling, Diplôme-Ingénieur, Société de la Classification „Germanischer Lloyd“, Berlin.
- M. le Capitaine Ernst Knutzen, Inspecteur de l'Atlantic Tank-Rhederei, pour Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere“, Hamburg.
- M. Franz Köhler, Gesamtverband, Section „Seeleute“ Berlin.
- M. le Capitaine Ludwig Smdt, Inspecteur de la Ligne „Hansa“, Brême.
- M. le Capitaine Ludwig Schubart, Oberregierungsrat à la Deutsche Seewarte, Hambourg.
- M. le Capitaine Conrad Soerensen, Inspecteur de la „Dampfschiffahrtsgesellschaft, 1869“, „Flensburg“:

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE, 1930

Les Gouvernements d'Allemagne, du Commonwealth d'Australie, de Belgique, du Canada, du Chili, de Cuba, de Danemark, de la Ville Libre de Dantzig, d'Espagne, de l'Etat Libre d'Irlande, des Etats-Unis d'Amérique, de Finlande, de la France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de Grèce, de l'Inde, d'Islande, d'Italie, du Japon, de Lettonie, de Mexique, de Norvège, de la Nouvelle-Zélande, du Paraguay, des Pays-Bas, du Pérou, de Pologne, de Portugal, de Suède, et de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes;

Etant désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règlements à l'effet de sauvegarder la vie humaine et la propriété en mer en ce qui concerne les limites d'immersion auxquelles il sera licite de charger les navires affectés à des voyages internationaux;

Ayant décidé à participer à une Conférence internationale qui, sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, a eu lieu à Londres.

Ont désigné les délégations suivantes:

M. Johann Winter, Ingénieur en Chef, Expert en Chef de navire. See-Berufsgenossenschaft, Hambourg.

Australie — Аустралија

Délégués. — Делегати.

- M. le Capitaine de vaisseau Henry Priaux Cayley Royal Australian Navy, Attaché naval du Commonwealth d'Australie à Londres.
- M. Vincen Cyril Duffy, Australia House.

Secrétaire. — Секретар.

M. le Commissaire en chef de la Marine A. Freyer Royal Australian Navy.

Belgique — Белгија

Délégués. — Делегати.

- M. Raoul F. Grimard, Ingénieur naval, Conseiller technique à l'Administration Centrale de la Marine.

Canada. — Канада

Délégués. — Делегати.

- M. Alexander Johnston, Sous-Ministre de la Marine Marchande.

Experts. — Експерти.

- M. C. F. M. Duguid, Ingénieur en chef des constructions navales.

- M. le Capitaine J. *Gillies*, Canadian Pacific Steamships, Limited.
 M. Frank *McDonnell*, Président de la Commission d'Inspection des Navires.
 M. le Capitaine H.E. *Nedden*, Canadian National Steamship Company.
 M. le Capitaine R. A. *Goudey*, Canadian National Steamship Company.

Secrétaire. — Секретар.

Mlle. Edna *Stove*.

CHILI. - ЧИЛИ

Délégué - Делегат.

- M. le Capitaine de corvette Oscar *Bunster*, Constructeur naval, Membre de la Commission navale du Chili à Londres.

CUBA. - КУБА.

Délégué. - Делегат.

- M. Guillermo *Patterson*, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

DANEMARK. - ДАНСКА.

Délégués. - Делегати.

- M. Emil *Krogh*, Chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.
 M. Aage H. *Larsen*, Ingénieur-constructeur et Ingénieur en chef au Ministère de la Navigation et de la Pêche.
 M. J. A. *Hörbing*, Directeur de la compagnie d'armement „det Forøenede Dampskibsselskab“, Copenhague.
 M. le Capitaine H. P. *Hagelberg*, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
 M. Erik *Jacobsen*, Gérant de Syndicat.

Experts. — Эксперти.

- M. P. *Villadsen*, Sous-chef de Bureau au Ministère de la Navigation et de la Pêche.
 M. Peder *Fischer*, Constructeur naval.

La Ville Libre de Dantzig. — Слободна варош Данциг

Délégués. — Делегати.

- M. Alphonse *Poklewski-Koziell*, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.
 M. Waldemar *Sieg*, Conseiller commercial.

Espagne — Шпанија

Délégué. — Делегат.

- M. Octaviano *Martinez-Barca*, Ingénieur de la Marine.

Etat Libre d'Irlande. — Слободна држава Ирека.

Délégués. — Делегати.

- M. J. W. *Dulanty*, Commissaire pour le commerce de l'Etat Libre d'Irlande en Grande-Bretagne.
 M. T. J. *Hegarty*, Expert de navire au Département du Transport et de la Marine, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

tat Unis d'Amérique. — Америчке Сједињене Државе.

Délégués. — Делегати.

- M. Herbert B. *Walker*, Président de l'Association américaine des Armateurs de navires à vapeur
 M. David *Arnott*, Inspecteur en chef, American Bureau of Shipping.
 M. Laurens *Prior*, Bureau de la Navigation, Service du Commerce.
 M. Howard C. *Towle*, Conseil national des armateurs américains.
 M. Samuel D. *McComb*, Marine Office of America.
 M. le Capitain Albert F. *Pillsbury*, de la maison Pillsbury et Curtis San Francisco.
 M. Robert F. *Hand*, Vice-Président, Standard Shipping Company, New-York.
 M. James *Kennedy*, Directeur gérant, Section de la Navigation, Gulf Refining Company, New-York.
 M. H. W. *Warley*, Vice-Président, Ore Steamship Corporation, New-York.
 M. le Contre-Amiral en retraite John G. *Tawresey* C. C. de la Marine des États-Unis, United States Shipping Board.

Conseillers techniques. — Технички саветници.

- M. David W. *Dickie*, Ingénieur-Constructeur, et Avoué San Francisco.
 M. le Capitaine de vaisseau P. C. *Grening*, Directeur pour l'Europe, United States Merchant Shipping Board Fleet Corporation.
 M. G. A. *Smith*, American Bureau of Shipping.

Finlande. — Финска.

Délégués. — Делегати.

- M. A. H. *Saastamoinen*, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.
 M. le Capitaine de frégate Birger *Brandt*, Association finlandaise des capitaines des navires.

Délégué adjoint. — Помоћник делегата.

- M. E. *Wälkangas*, Légation finlandaise à Londres.

France. — Француска.

Délégués. — Делегати.

- M. André Maurice *Haarbleicher*, Ingénieur en Chef de 1ère Classe du Génie Maritime, Directeur Des Services de la Flotte de Commerce et Matériel naval au Ministère de la Marine Marchande.
 M. René Hippolyte Joseph *Lindemann*, Directeur adjoint des Services du Travail Maritime et de la Comptabilité au Ministère de la Marine Marchande.
 M. Jean Henri Théophile *Marie*, Ingénieur principal du Génie Maritime, Adjoint au Directeur des Services de la Flotte de Commerce et du Matériel naval au Ministère de la Marine Marchande.
 M. A. H. A. de *Berthe*, Administrateur délégué du Bureau Véritas.
 Adjoint aux Délégués. — Помоћник делегата.
 M. J. *Volmat*, Ingénieur Hydrographe en Chef de 1re Classe de 2ème Classe, représentant le Département de la Marine.

Experts. — Експерти.

- M. Jacques de *Berthe*, Ingénieur du Bureau Véritas.
 M. *Brillié*, Ingénieur en Chef conseil de la Compagnie générale transatlantique.
 M. M. A. R. de *Catalano*, Chef de l'Armement de la Compagnie Générale Transatlantique.
 M. J. R. L. *Dubois*, Chef de Service Maritime de l'Armement de la Compagnie des Messageries Maritimes.
 M. G. *Falcoz*, Ingénieur en chef de la Compagnie des Messageries Maritimes.
 M. Ch. le *Pelletier*, Ingénieur en chef de la Compagnie des Chargeurs-Réunis.
 M. A. *Nizery*, Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis.
 M. *Patry*, Ingénieur en chef du Bureau Véritas.
 M. J. *Perrachon*, Sous-directeur de la Compagnie Auxiliaire de Navigation.
 M. Jules M. A. T. *Pinczon*, Ingénieur en Chef Conseil des Chantiers de Saint-Nazaire.
 M. R. *Rossigneux*, Chef du Service Technique du Comité Central des Armateurs de France.

Secrétaire. — Секретар.

- M. le Capitaine au long cours C. F. J. *Dilly*, Inspecteur de la Navigation, Maritime, Ministère de la Marine Marchande.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. — Ujedinjena Kraljevina Velika Britanija i Severna Irska.

Délégués. — Delegati.

- Sir Henry F. *Oliver*, Admiral of the Fleet, Royal Navy.
 M. le Capitaine F. W. *Bate*, Conseiller nautique du Service de la Marine Marchande, Board of Trade.
 M. A. J. *Daniel*, Expert principal de navire, Board of Trade.
 M. le Capitaine John Thomas *Edwards*, Capitaine au long cours en retraite.
 Sir Ernst W. *Glover*, Chambre de la Navigation du Royaume-Uni.
 Sir Norman *Hill*, Président du Merchant Shipping Advisory Committee, Board of Trade.
 Sir Charles *Hipwood*, Board of Trade.
 M. J. Foster *King*, Inspecteur en Chef au British Corporation Register of Shipping and Aircraft.
 M. le Dr. J. *Montgomerie*, Expert en chef de navire au Lloyd's Register of Shipping.
 Sir Charles J. O. *Sanders*, Président du Load Line Committee, 1927—1929.
 M. William Robert *Spence*, Secrétaire général de l'Union Nationale des Marins.
 M. le Capitaine Alfred *Spencer*, Capitaine au long cours en retraite.

Secrétaire. — Sekretar.

- M. A. E. *Lee*, Board of Trade.

Secrétaires adjoints. — Pomoćnici Sekretara.

- M. G. C. *Ager*, Board of Trade.

- M. W. *Graham*, Board of Trade.
 M. H. C. *Miller*, Board of Trade.
 M. J. T. *Munden*, Board of Trade.
 M. W. E. *Stimpson*, Board of Trade.

*Grèce. — Grčka.**Délégué. — Delegat.*

- M. Nicolas G. *Lely*, Consul général de la Grèce à Londres.

Conseillers techniques. — Tehnički Savetnici

- M. le Capitaine de frégate Basil *Scarpetis*, Capitaine du port Chef des services de la navigation au consulat général de Grèce à Londres.
 M. le Capitaine de frégate *Evanghelos Roussos*, Adjoint à l'Attaché naval et aérien de Grèce à Londres.

*Inde. — Indija.**Délégués. — Delegati.*

- Sir Geoffrey L. *Corbett*, Secrétaire en retraite du Département du Commerce du Gouvernement de l'Inde.
 M. Nowrojee Dadabhoy *Allbless*, Président de la Scindia Steamships (London), Limited.
 M. le Capitaine Kavas *Ookerjee*, Inspecteur du navire de la Scindia Steam Navigation Company, Limited, Bombay.
 M. l'Ingénieur capitaine de frégate John *Sutherland* Page, Marine royale indienne, ingénieur en chef et expert de navire en retraite au gouvernement du Bengale.

*Islande. — Island.**Délégués. — Delegati*

- M. Emil *Krogh*, Chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. Aage H. *Larsen*, Ingénieur-constructeur et Ingénieur en chef au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. J. A. *Körbing*, Directeur de la compagnie d'armement „det Forenede Dampskibsselskab“, Copenhague.
 M. le Capitaine H. P. *Hugelberg*, Président de l'Association danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
 M. Erik *Jacobsen*, Gérant de Syndicat, Danemark.

Experts. — Eksperti.

- M. P. *Villadsen*, Sous-chef de Bureau au Ministère Danois de la Navigation et de la Pêche.
 M. Peder *Fischer*, Constructeur naval.

*Italie. — Italija.**Délégués. — Delegati.*

- M. le Général *Giulio Inghinni*, Directeur général de la Marine Marchande.
 M. l'Amiral de Division Giuseppe *Cantu*, Inspecteur technique de la Marine Marchande.
 M. le Professeur Torquato *Gianini*, Conseiller d'Émigration au Ministère des Affaires Étrangères.

Délégué adjoint. — Помощник делегата.

M. le Dr. Gaetano *Lampertico*, Vice-Conseiller d'Emigration au Ministère des Affaires Etrangères d'Italie.

Experts. — Эксперти

M. Aroldo *Palanca*, Représentant la Fédération des Armateurs Italiens.

M. Carlo *Doerfles*, Constructeur Naval. Chef de Bureau Technique du Registro Italiano Navale ed Aeronautico à Trieste.

M. Gino *Soldà*, Constructeur Naval, Inspecteur du Registro Italiano Navale ed Aeronautico.

M. le Capitaine Guigi *Zino*, Représentant la Fédération des Armateurs des Navires de Charge à Gênes.

M. le Capitaine Arturo *Romano*, Représentant la Confédération italienne des Capitaines, des Officiers et des Marins.

M. Giuseppe *Gasparini*, Constructeur naval. Représentant la Confédération générale italienne de l'Industrie.

Japon. — Япон

Délégués. — Делегаты.

M. Shoichi *Nakayama*, Secrétaire d'Ambassade de première classe.

M. Sukefumi *Iwai*, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

Experts. — Эксперты.

M. Kumaichi *Showno*, Expert au Bureau d'Administration locale des Communications.

M. Takeji *Kobayashi*, Secrétaire au Département des Communications.

M. Motoki *Matsumura*, Attaché.

M. le Capitaine de vaisseau, Nagayoshi *Hori*, Personnel temporaire du Département des Communications.

Lettonie. — Латвия.

Délégués. — Делегаты.

M. Arturs *Ozols*, Directeur du Département de la Marine Marchande.

M. le Capitaine Andrejs *Lonfelds*, de l'Association des Armateurs lettonais.

Mexique. — Мексико.

Délégué. — Делегат.

M. Gustavo *Luders de Negri*, Consul général du Mexique à Londres.

Secrétaire. — Секретарь.

M. Macedonio *Garza*, Vice-consul de Mexico à Londres.

Norvège. — Норвегия.

Délégués. — Делегаты.

M. Erling *Bryn*, Directeur du Département de la Navigation au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. Johan *Schönheyder*, Expert en chef au Ministère du Commerce et de la Navigation.

M. le Dr. J. *Bruhn*, Directeur du „Norske Veritas“.

M. J. Hysing *Olsen*, Armateur.

M. Eivind *Tonnesen*, Directeur gérant de l'Association norvégienne des capitaines de navire.

M. A. *Birkeland*, Président de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs.

Conseiller — Консультант

M. E. *Wettergreen*, Chef de Division au Ministère du Commerce et de la Navigation.

Nouvelle-Zélande. — Новая Зеланд.

Délégués. — Делегаты.

Sir Thomas *Mason Wilford*, Haut Commissaire de la Nouvelle Zélande à Londres.

Sir Charles *Holdsworth*, Directeur gérant de l'Union Steamship Company of New Zealand, Limited.

Paraguay. — Парагвай.

Délégués. — Делегаты.

M. le Dr. Horacio *Carisimo*, Chargé d'Affaires à Londres.

Pays-Bas. — Холандија.

Délégués. — Делегаты.

M. le Vice-Amiral en retraite C. *Fock*, Inspecteur général de la Navigation; Président de la Commission pour la fixation du franc-bord minimum des navires.

M. l'Ingénieur A. van *Driel*, Conseil des constructions navales près l'inspection de la navigation; membre et secrétaire de la commission pour la fixation du minimum franc-bord des navires.

M. J. *Brautigam*, Président de la Ligue Centrale des Ouvriers des Transport; membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux.

M. J. W. *Langeler*, du service de la navigation aux Indes néerlandaises.

M. J. *Rypperda Wierdsma*, Président-directeur de la Société Anonyme de Navigation dite „Holland-Amerika Lijn“.

M. le Capitaine G. L. *Heeris*, Secrétaire de l'Association des armateurs néerlandais,

Experts. — Эксперты.

M. H. *Keyser*, Directeur adjoint de l'Institut royal néerlandais météorologique.

M. le Professeur N. *Kal*, Professeur de la construction maritime à l'Ecole des Hautes Etudes techniques à Delft.

M. F. *Reedeker*, Ancien capitaine de la marine marchande.

M. G. de *Ronde*, Ancien capitaine de la marine marchande.

M. J. *Carpentier-Alting*, Architecte naval.

Secrétaire. — Секретарь.

Le Jonkheer O. *Reuchlin*, Attaché à la Légation royale des Pays Bas à Londres.

Pérou. — Перу.

Délégué. — Делегат.

M. le Capitaine Manuel D. Faura, Attaché Naval à Londres.

Pologne. — Пољска.

Délégués. — Делегати.

M. Alphonse Poklewski-Koziell, Conseiller commercial à l'Ambassade polonaise à Londres.

M. Boguslav Bagniewski, Conseiller au Ministère de l'Industrie et du Commerce, Varsovie.

Portugal. — Португалија.

Délégués. — Делегати.

M. Thomaz Ribiero de Mello, Ministre plénipotentiaire; Chef des question économiques au Ministère des Affaires Etrangères portugais.

M. le Capitaine de corvette, Carlos Theodoro da Costa, Constructeur naval.

Suède. — Шведска.

Délégués. — Делегати.

M. le Baron Erik Kulé Palmstierna, Envoyé ordinaire et Ministre plénipotentiaire à Londres.

M. Per Axel Lindblad, Chef de Section à l'Administration Centrale du Commerce.

M. le Capitaine Erik Axel Fredrik Eggert, Expert pour les Affaires Maritimes de l'Administration Royale du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Experts et Délégués Adjoints. — Експерти и помоћници Делегата.

M. G. Mac E. Göös, Secrétaire à l'Administration du Commerce.

M. A. W. Palmquist, Cont oleur de jaugeage du district de Gothenbourg.

M. le Capitaine O. A. Nordborg, Membre de la Première Chambre du Riksdag, Directeur de l'Association des Armateurs Suédois.

M. le Capitaine N. P. Larsson, Directeur de l'Associa-

tion Suédoise des officiers de la Marine Marchande.

M. N. Olsson, Directeur de l'Union Suédoise des Marins.

l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes. — Савез Совјетских Социјалистичких Република.

Délégué. — Делегат.

M. Dimitri Bogomoloff, Conseiller à l'Ambassade de l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes à Londres.

Experts. — Експерти.

M. P. Matveeff, Ingénieur naval.

M. A. A. Kukul, Compagnie de navigation Anglo-Soviet.

Les Gouvernements d'Autriche, d'Esthonie, de Hongrie et de Turquie ont nommé les observateurs suivants:

Аустријска, естонска, мађарска и турска Влада именовале су ове посматраче:

Autriche. — Аустрија.

M. K. Zeileissen, Secrétaire de la Légation autrichienne à Londres.

Esthonie. — Естонија.

M. R. A. Mollerson, Conseiller à la Légation d'Esthonie à Londres.

Hongrie. — Мађарска.

Le baron Ivan Rubido-Zichy, Ministre plénipotentiaire de Hongrie à Londres.

Turquie. — Турска.

Mehmed Ali Sevki Pasha, Conseiller à l'Ambassade de Turquie à Londres.

La Société des Nations, ayant été invitée à envoyer des représentants à la Conférence à titre d'observateurs, a nommé à cette fin la délégation suivante:

Друштво Народа, позвано да пошаље на Конференцију своје претставнике као посматраче, именovalo је у ту сврху ову делегацију:

M. Robert Haas, Secrétaire général de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit.

M. J. M. F. Romein, Secrétaire du Comité Permanent des Ports et de la Navigation Marine

Које су се, услед тога, састале у Лондону.

Г. Адмирал Сер Хенри Ф. Оливер наменован је за Претседника Конференције и г. А. Е. Ли наменован је за Генералног секретара.

Ради свршавања својих послова, Конференција је образовала следеће Комисије, чији су Претседници наменовани како слеђује:

Qui, en conséquence, se sont réunis à Londres.

M. l'Amiral Sir Henri F. Oliver a été nommé comme Président de la Conférence et M. A. E. Lee a été nommé comme Secrétaire-Général.

Pour l'accomplissement des ses travaux la Conférence a constitué les Commissions suivantes dont les Présidents ont été només comme suit:

Комисија за администрацију: Г. Кеннеди.
 Главна Техничка Комисија: Сер Чарлс Сандерс.
 Комисија за бродове-цистерне: Г. Кенеди.
 Комисија за бродове који преносе терете дрва на палуби: Г. Емил Крог.
 Комисија за бродове специјалних типова: Г. Вице Адмирал Фок.
 Комисија за зоне: Г. Генерал Инђијани.
 Комисија за редакцију: Г. Харблајхер.
 Комисија Пуномоћника: Г. Накајама.

Commission d'Administration: M. Koenigs.
 Commission Technique Principale: Sir Charles Sanders.
 Commission de Navires à citernes: M. Kennedy.
 Commission de Navires transportant des chargements de bois en pontée: M. Emil Krogh.
 Commission de Navires de Types spéciaux: M. le Vice-Amiral Fock.
 Commission de Zones: M. le Général Inganni.
 Commission de Rédaction: M. Haarblicher.
 Commission des Plénipotentiaires: M. Nakayama.

У току узастопних састанака који су одржани између 20 маја 1930 и 5 јула 1930, израђена је једна Конвенција о теретним линијама, датирана под 5 јулом 1930.

Au cours des réunions successives qui se sont tenues entre le 20 mai 1930 et le 5 juillet 1930, une Convention sur les Lignes de Charge, datée du 5 juillet 1930, a été élaborée.

I

Конференција прима к знању следеће декларације учињене од ниже назначене делегације.

Пуномоћници Америчких Сједињених Држава изјављују формално да се потписивање међународне Конвенције о теретним линијама која носи датум данашњег дана, не сме сматрати тако као да значи да би Влада Америчких Сједињених Држава признала неки режим или неку установу који су потписали ову Конвенцију или јој приступили, ако тај режим или та установа нису признати од стране Владе Америчких Сједињених Држава као Влада дотичне земље.

Сем тога, Пуномоћници Америчких Сједињених Држава изјављују, да факат да су Америчке Сједињене Државе учеснице у Међународној Конференцији о теретним линијама, потписаној на данашњи дан, не повлачи за Америчке Сједињене Државе никакву уговорну обавезу наспрам неке земље претстављене режимом или установом које Влада Америчких Сједињених Држава не признаје као Владу дотичне земље и то све дотле, докле год та земља не буде имала Владу признату од стране Америчких Сједињених Држава.

II

Тако исто, Конференција усваја следеће препоруке:

Бродови од мање од 150 тона бруто запремине који врше међународна путовања

Конференција препоручује да прописи које би могла установити макоја од Влада уговорница за бродове од мање од 150 тона бруто запремине који врше међународна путовања буду, уколико је могуће и разложно то учинити, установљени саобразно начелима и правилима утврђеним у Конвенцији и то, ако је могуће, пошто је консултовала Владе осталих земаља заинтересованих у тим међународним путовањима и добила њихов пристанак.

I.

La Conférence prend note des déclarations suivantes faites par la délégation ci-après indiquée.

Les Plénipotentiaires des États-Unis d'Amérique déclarent formellement que la signature de la Convention Internationale sur les Lignes de Charge portant la date de ce jour, ne doit pas être considérée comme signifiant que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique reconnaisse un régime ou une institution signataire ou adhérent à la présente Convention lorsque ce régime ou cette institution n'est pas reconnu comme étant le Gouvernement de ce pays par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

En outre, les Plénipotentiaires des États-Unis d'Amérique déclarent, que le fait que les États d'Amérique sont partis à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge, signée à la date de ce jour, n'entraîne pour les États-Unis d'Amérique aucune obligation contractuelle envers un pays représenté par un régime ou une institution que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique ne reconnait pas comme étant le Gouvernement de ce pays et ce, jusqu'à ce que ce pays ait un Gouvernement reconnu par les États-Unis d'Amérique.

II.

La Conférence adopte également les recommandations suivantes:

Navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux

La Conférence recommande que les réglementations qui peuvent être établies par l'un quelconque des Gouvernements contractants pour les navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux soient, autant qu'il est possible et raisonnable de la faire, établies conformément aux principes et aux règles fixées dans la Convention et, si possible, après avoir consulté les Gouvernements des autres pays intéressés dans ces voyages internationaux et obtenu leur accord.

Солидност

Према правилима прикљученим овој Конвенцији, бродови који удовољавају највишим „Стандардима“ установљеним у правилима неког Друштва за класификовање признатог од Власти, сматрају се да имају довољну солидност да могу добити минимално надвође које се може признати по тим Правилима. Конференција препоручује да свака Власт захтева од Друштва или од Друштава која је признала, да конфериншу с времена на време са Друштвима признатим од стране осталих Власти, да би се остварила колико је могућно већа једнообразност у примени „Стандарда“ солидности на којима је засновано надвође.

Годишњи прегледи

Конференција препоручује да, кад то буде могућно, свака Власт предузме мере ради организовања, од прилике сваких дванаест месеци, периодичних прегледа о којима је реч у параграфу 3 (в) Члана 14 који говори о одржавању у добром стању направа и постројења наведених у клаузули Б параграфа 3 тог Члана, то јест за (и) заштиту отвора, (ии) ограде, (иии) враташца за отицање, (ив) направе за приступ просторијама посаде.

Подаци о оштећењима бродова-цистерна

Конференција препоручује да Влада земаља којима припадају бродови-цистерне прикупљају податке о свима оштећењима корита и палуба која су се догодила овим бродовима и која су проузрокована временском непогодом, те да би се могло располагати подацима који се односе на то питање.

У *пошврду* чега су потписани ставили своје потписе испод овог акта.

Рађено у Лондону, данас петог дана месеца јула, 1930 године, у једном једином примерку, који ће бити депонован у архиви Владе Уједињене Краљевине Велике Британије и Северне Ирске, која ће доставити оверене преписе свима Владама потписницама.

Solidité.

Suivant les règles annexées à la présente Convention, les navires qui satisfont aux „Standards“ les plus élevés établis dans les règles d'une Société de Classification reconnue par l'Administration sont considérés comme ayant une solidité suffisante pour obtenir le franc-bord minimum qui peut être accordé d'après ces Règles. La Conférence recommande que chaque Administration demande à la Société ou aux Sociétés qu'elle a reconnues de conférer de temps en temps avec les Sociétés reconnues par les autres Administrations, afin de réaliser une uniformité aussi grande que possible dans l'application des „Standards“ de solidité sur lesquels le franc-bord est basé.

Visites annuelles.

La Conférence recommande que, lorsque ce sera possible, chaque Administration prenne des dispositions pour organiser environ tous les douze mois les visites périodiques dont il est question dans le paragraphe 3(c) de l'Article 14 visant la tenue en état des dispositifs et installations énoncées dans la clause B du paragraphe 3 de cet Article, c'est-à-dire (i) la protection des ouvertures, (ii) les garde-corps, (iii) les sabords de décharge, (iv) les moyens d'accès aux logements de l'équipage.

Renseignements concernant les avaries aux navires à citernes.

La Conférence recommande que les Gouvernements des pays à qui appartiennent des navires à citernes recueillent les renseignements sur toutes les avaries aux coques et aux ponts survenues à ces navires et occasionnées par le gros temps afin que l'on puisse disposer de renseignements concernant cette question.

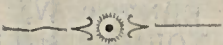
En foi de quoi, les soussignés ont apposé leurs signatures au bas du présent Acte.

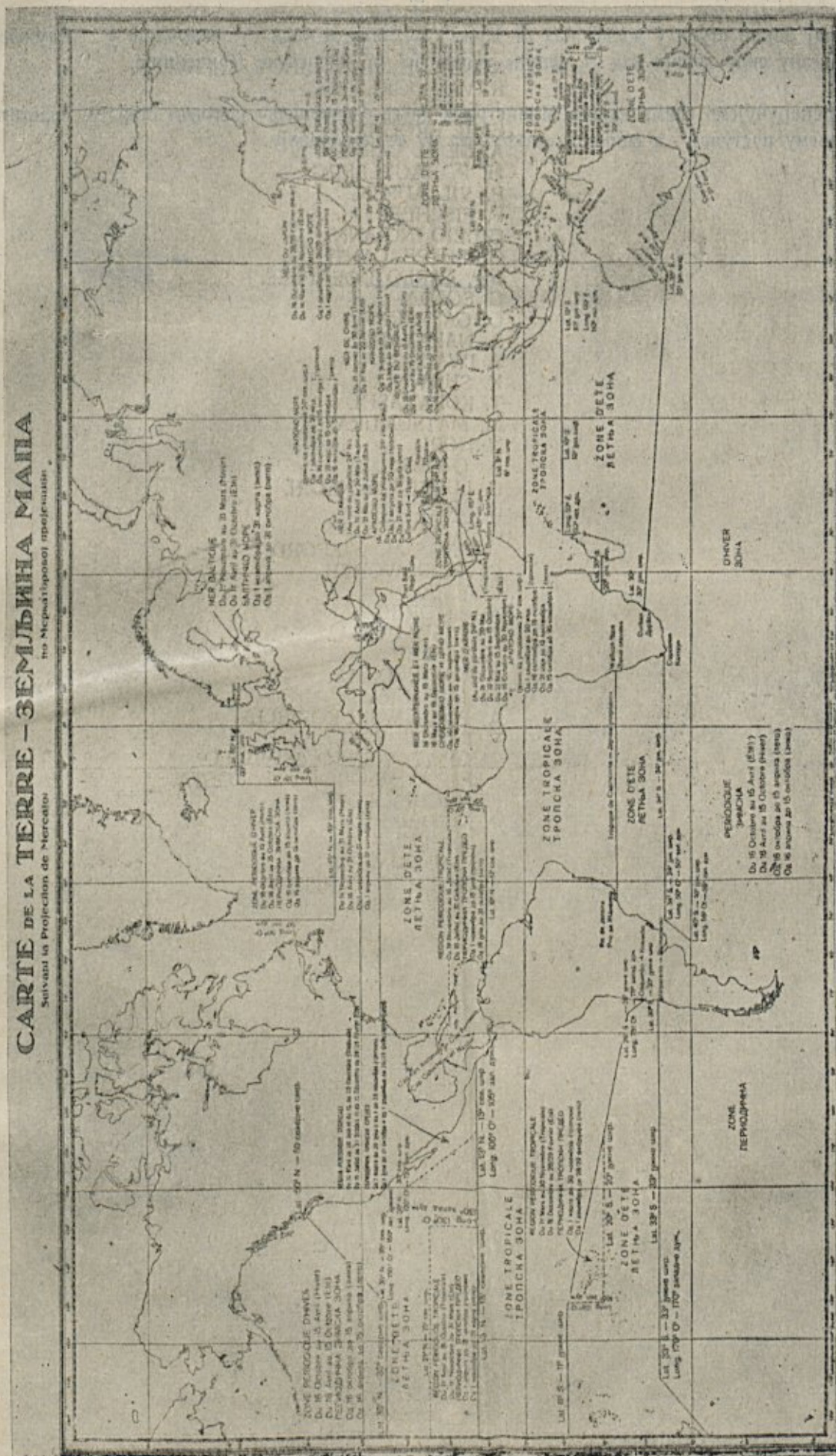
Fait à Londres, ce cinquième jour du mois de juillet, 1930, en un seul exemplaire, qui doit être déposé dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires.

(L. S.) GUSTAV KOENIGS
WALTER LAAS.
KARL STURM.
WILHELM HEBERLING.
H. P. CAYLEY.
V. C. DUFFY.
R. GRIMARD.
A. JOHNSTON.
CHAS. DUGUID.
FRANK McDONNELL.
EDNA STOWE.
OSCAR BUNSTER.
GUILLERMO PATTERSON.

EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
P. VILLADSEN.
P. FISCHER.
OCTAVIANO M. BARCA.
SEAN DULCHAONTIGH.
T. J. HEGARTY.
HERBERT B. WALKER.
DAVID ARNOTT.
LAURENS PRIOR.
HOWARD C. TOWLE.
ALBERT F. PILLSBURY.
ROBERT F. HAND.
JAS. KENNEDY.
H. W. WARLEY.
JOHN G. TAWRESEY.
DAVID W. DICKIE.
PAUL C. GRENING.
GEORGE A. SMITH.
A. H. SAASTAMOINEN.
B. BRANDT.
JEAN MARIE.
A. de BERLHE.
J. VOLMAT.
J. de BERLHE.
R. ROSSIGNEUX.
CH. DILLY.
H. F. OLIVER.
F. W. BATE.
ALFRED J. DANIEL.
JOHN T. EDWARDS.
ERNEST W. GLOVER.
NORMAN HILL.
C. HIPWOOD.
J. FOSTER KING.
J. MONTGOMERIE.
CHARLES J. O. SANDERS.
W. R. SPENCE.
A. SPENCER.
A. E. LEE.
G. C. AGER.
W. GRAHAM.
H. C. MILLER.
J. T. MUNDEN.
W. E. STIMPSON.
E. PALMSTIERNÄ.
E. EGGERT.
GUNNAR BÖÖS.
N. G. LELY.
F. ROUSSOS.
G. L. CORBETT.
NOWROJEE DADABHOY ALLBLESS.
KAVAS OOKERJEE.
J. S. PAGE.
EMIL KROGH.
AAGE H. LARSEN.
H. P. HAGELBERG.
P. VILLADSEN.
P. FISCHER.
GIULIO INGIANNI.
GIUSEPPE CANTU.
Ing. CARLO DOERFLES.
G. SOLDA.
G. GASPARINI.
S. NAKAYAMA.

S. IWAI.
K. SHOWNO
T. KOBAYASHI
M. MATSUMURA
N. HORI
A. OZOLS.
G. LUDERS de NEGRI.
E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
THOMAS M. WILFORD.
C. HOLDSWORTH.
C. FOCK.
A. van DRIEL.
JOH. BRAUTIGAM.
LANGELER.
J. R. WIERDSMA.
M. D. FAURA.
A. POKLEWSKI KOZIELL.
B. BAGNIEWSKI.
THOMAZ RIBEIRO de MELLO.
CARLOS THEODORO da COSTA.
D. BOGOMOLOFF.
P. MATVEEFF.
A. KAUKUL.
J. M. F. ROMEIN.
S. HORACIO CARISIMO.
T. C. GIANNINI.





§ 2.

Овај Закон ступа у живот кад га Краљ потпише и када се обнародује у „Службеним новинама“ а обавезну силу добија кад се испуне услови из чл. 23 речене Конвенције.

Препоручујемо свима нашим Министрима да се о извршењу његовом старају, властима заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

Секретаријат Саборне Државне
Делегације

