

šící mužstvo a cestující může vůdce lodi na vhodném místě s lodí i s majetkem jich odstraniti a odevzdati k dalšímu řízení policejnímu úřadu. Jednání proti předpisům řádu policejního trestají se, pokud již průchod nemají ustanovení trestního práva, v německé říši peněžitou pokutou do 60 marků nebo vězením do 14 dní, v Rakousku podle ustanovení platných pro přestupky policejní. Zachování a ostříhání tohoto policejního řádu svěřeno jest v Rakousku, jakožto plavebním úřadům I. instance, okresním úřadům pro příkázaný jim okres plavební. Při tom užití mají spolupůsobení organů dozorcích, četnictva, jakož i představených obcí pobřežních.

IV. Úlevy celní. Výnosem min. fin. ze dne 1. října 1873 č. 20.368 bylo dovoleno, že může s určitými modalitami v platnosti setrvati odbytné schválené dne 10. srpna 1870 č. 10.207 pro plavební periodu roku 1871 ohledně nákladního zboží parníky dopravovaného v řízení ohlašovacím od Žandova do Děčína. Výnosem min. fin. ze dne 9. prosince 1882. č. 25.214 a ze dne 12. března 1883 č. 7642 bylo k žádosti německé labské plavební společnosti («Kette»), pokud se týká, k žádosti severozápadní paroplavební společnosti do libovolného odvolání povoleno, aby zásilky obilí a luštěnin na jich vlečných člunech vyvážené a jich parníky tažené od Žandova až k Ústí n. L. dopravovány byly v řízení ohlašovacím v bezpečném uzavření nebo v úředním průvodu za jistých modalit a pod podmínkou, že dopravní podniky tyto výslovně přejímají ručení za toto zkrácené poukazování zboží. Tyto modality jsou:

1. aby ohlašovacímu úřadu předloženy byly oddělené seznamy zboží dvojmo doložené původním prohlášením a listy nákladními;
2. aby ponecháno bylo na vůli úřadu ohlašovacímu, má-li se průvod lodí dítí orgány finanční stráže či pod závěrou zboží;
3. doprava zařízena býti musí tak, aby přechod hranic dál se za dne a aby připlulo se k poukázanému úřadu celnímu ještě za dne, aby mohl celní úřad ihned učiniti bezpečnostní opatření. —

Plavba říční.

I. Podstata a význam.

Řeky jsou nejstarším dopravním prostředkem, který vyvinul se daleko dříve, než přikročeno bylo ku stavbě silnic. I dnes ještě zaujímají řeky první místo v národním hospodářství jakožto důležitý a nejlacinější prostředek dopravní. Proto lze v průmyslových zemích již dávno pozorovati snahu k tomu směřující, aby se plavba říční vším možným způsobem podporovala. Při plavbě říční platí táž zásada jako při použití řek veřejných. Plavba přístupna jest na všech veřejných řekách všem osobám, jsou-li ku provozování plavby oprávněny podle ustanovení živnostenských, policejních a jiných správních opatření. Obecné používání řek ku plavbě netvoří tedy nijaké neobmezené nebo bezpodmínečné právo. Meze položeny jsou jednak řády policejními, jednak obsahem zvláštních oprávnění spočívajících na určitých právních titulech. Dohled na pravidla vztahuje se na dno, ponor, objem a vlastnické poměry lodí a majitele jich a na mužstvo lodní.

II. Mezinárodní smlouvy.

Již záhy nastala potřeba, aby za účelem nerušené plavby po řekách několika státy protékajících učiněny byly se sousedními státy smlouvy. Leč teprve velké státní převraty, které měla v zápětí francouzská revoluce a války napoleonské, přivedly otázku mezinárodního práva ku plavbě říční na denní pořádek. Tak byly již při uzavírání míru Campo-Formijského

a Lunvillského činěny pokusy, aby docílena byla svobodná plavba po velkých řekách evropských. Avšak teprve mírem pařížským ze dne 30. května 1814 nabyl výsledek těchto mezinárodních vyjednávání určitých tvarů. V V. odstavci této smlouvy bylo stanoveno, že vyhrazeno jest pozdějšímu kongresu právo, určití, jakým způsobem by se usnadnití měl styk mezinárodní a jakým způsobem rozšířití by bylo lze opatření učiněná ohledně Rýnu na všechny ostatní řeky, pokud tyto splavnými jsouce protékají více státy, nebo je dělí. Na vídeňském kongresu ze dne 9. června 1815 byla konečně ve článku 108.—117. výtčena zásada, že plavba svobodná jest na všech oněch řekách, kteréž více států oddělují nebo jimi protékají a sice po celém toku počínaje od toho bodu, kde řeka splavnou býti počíná až k ústí. Poplatky stanoveny býti měly jednotně, nezměnitelné a neodvisle od druhu dopravovaného zboží, rovněž upravena býti měla jednotným způsobem policie plavební; státům pobřežním však ponechána suverenita nad pobřežními tratěmi podél jich území. Vídeňské akty kongresní vedly tedy ku pojmu t. zv. konvencionálních řek a toků, kterýžto pojem tvoří nyní základ mezinárodního práva plavebního. Jednotlivé další konvence snažily se doplnití vhodným výkladem a dodatečnými předpisy vídeňské akty kongresní.

Ohledně státoprávního poměru s Uhrami co do plavby v obou částech říše stanoví zák. ze dne 27. června 1878 č. 62 ř. z. v čl. VII. toto: »Všechny záležitosti dotýkající se plavby na oněch řekách, na které vztahují se ustanovení vídeňských aktů kongresních a aktů dunajských z roku 1857, pokud se ustanovení ta táhnou k poměru k cizím státům, spravovány jsou ministrem zahraničných záležitostí s výhradami v čl. III. blíže naznačenými. Ohledně všech vnitrozemských vod, které se v toku svém dotýkají obou zemí, šetřeno bude jednotného postupu ve všech záležitostech týkajících se výkonu plavby, policie říční, oprav a udržování v dobrém stavu. Co do provozování plavby a plavení vorů po všech vnitrozemských vodách budou příslušníci obou zemí stejně posuzováni.

III. Právo živnostenské.

Na paroplavební podniky nevztahuje se platnost předpisů řádu živnostenského (čl. V. ad 1. vyhl. pat. k živn. ř.); tyto upravuje zákon ze dne 21. srpna 1874 č. 122 ř. z. Podobně nejsou podrobeny živnostenskému řádu podniky stálých převozníků, dále plovárny vorovny (plťárny) [čl. V. ad n. cit. vyhl. pat.]. Naproti tomu jsou podniky periodických doprav osobních, jakož i živnost plavecká na vnitrozemských vodách živnostmi koncesovanými (§ 15 ad 3 a 5 ř. živn.). Uchazeči o koncesi ku živnosti plavecké t. j. osoby, kteréž chtějí provozovati plavbu na plachtěních a veslových lodích po vnitrozemských vodách po živnostensku, musí vykázati potřebné praktické vědomosti a vlastnosti. Pokud o jednotlivých vodách platí zvláštní předpisy, jsou tyto pak rozhodnými (nař. min. ze dne 17. září 1883 č. 151 ř. z.). Oprávnění ku provozování plavby po Dunaji s rakouskými veslicemi a parníky jest odvislo při veslicích od udělení koncese dle ustanovení ř. živn., pokud se týká, dle min. nař. ze dne 29. ledna 1858 č. 22 ř. z.; paroplavba závisí na udělení koncese dle min. nař. ze dne 29. ledna 1858 č. 22 a 108 ř. z. Nerakouské parníky a veslice posuzovati sluší dle příslušných předpisů jich vlasti (§ 1. min. nař. ze dne 31. srpna 1874 č. 122 ř. z.). Pro paroplavbu pomocí řetězů nebo drátěných provazů (lan) vydalo ministerstvo obchodu r. 1870 nařízení, kteréž z větší části shoduje se s normami v Německu o tom platícími. Pro

udělení koncese ku paroplavbě příslušný jest zemský politický úřad, v jehož správním obvodu podnik má své sídlo, i když oprávnění k plavbě rozšířeno jest na více území zemské správy. Proti rozhodnutí zemských úřadů možno se odvolati k ministerstvu obchodu (nař. ze dne 12. července 1858 č. 108 ř. z.).

Nařízením ze dne 4. ledna 1855 č. 9. ř. z. upraveno bylo provozování paroplavby po vnitrozemských jezerech, proudech a řekách. Všechna tato ustanovení vztahují se však jen ku plavbě po živnostensku provozované, nikoli však k tomu, chová-li kdo člun nebo loď ku vlastní potřebě a neprovozuje-li plavbu po živnostensku. Soukromá plavba vázána jest jen předpisy říčního řádu policejního.

IV. Policie říční.

Používání veřejných vod ku plavbě nebo plavení vorů upraveno jest zvláštními akty, konvencemi, řády plavebními, řády policie říční a kanálovými řády a jinými v tom směru vydanými zákony a nařízeními (§ 7. říš. zák. vodn.). Dohled na šetření předpisů policie říční přísluší politickým úřadům, kteréž zmocněny jsou při tom použití zřízců organů říční policie, četnictva, stráže finanční a představených obcí pobřežních.

Nejdůležitější řády policie říční jsou:

pro Čechy řád policie plavební a říční pro Labe, vyhlášený min. nař. ze dne 3. března 1894 č. 39 ř. z., dále řád pro Vltavu i s přítoky ze dne 10. února 1854 č. 6 z. z., pokud se týká, ze dne 24. července 1857 č. 34 z. z., říční řád pro plavení vorů po Labi od Mělníka dále až k zemským hranicím ze dne 30. října 1880 č. 83 z. z.; řád plavební pro Rakousy nad Enží ze dne 12. května 1822, předpisy policie říční pro Dolní Malši (dek. dv. kanc. ze dne 27. ledna 1825 č. 2739 dolnor. sb. z. č. 29), předpis policie říční pro Dunaj (nař. min. fin. ze dne 31. srpna 1874 č. 122 ř. z.) pro hornorakouskou trať Dunaje. Pro In a jeho přítoky řád plavební ze dne 7. ledna 1877 č. 4. hornorak. z. z. a ze dne 18. října 1877 č. 20 z. z., Drávu nař. ze dne 22. dubna 1876 č. 12 z. z., Sávu ze dne 19. listopadu 1874 č. 42 z. z., pro Haličské řeky (nař. ze dne 6. listopadu 1827 č. 68772 sb. zák. prov. č. 179) a Bukovinu (nař. ze dne 18. června 1855 č. 35 z. z.), Přímoří a Terst (gub. nař. ze dne 11. března 1820 č. 4212 sb. prov. z.), pro Štýrskou Muru (nař. ze dne 18. února 1856 č. 6 z. z. a ze dne 12. ledna 1877 č. 4 z. z.) byl vydán řád policie říční 2. března 1842 č. 9605 (sb. prov. zák. 1842 str. 66).

Řády policie říční obsahují podmínky provozování plavby, dále ustanovení o zodpovědnosti vlastníků lodí a vůdců, o způsobilosti vůdců lodí a mužstva lodního, o lodním patentu, označení lodí, jich zatížení a velikosti, o potřebných zařízeních pro dopravu osob, o řádu dopravním, o sazbách a knize stíznosti, dále ustanovení o upotřebení lan, opatřeních při nebezpečí, jízdním řádu, jízdních pravidlech a o trestech. Péče o šetření řádů říčních příkázána jest vůbec politickým úřadům okresním, kteréž dovolati se mají při tom spolupráce organů policie říční, četnictva, finanční stráže a představených obcí pobřežních. Opatření a rozhodnutí — pokud vyhrazena nejsou výslovně zemské vládě — náleží v I. stolici před politické úřady okresní (v městech se zvláštním statutem před městské úřady), ve II. stolici před místodržitelství, v poslední stolici před ministerstvo spravedlnosti, kteréž dorozumí se dle povahy věci s ostatními ministerstvy v tom zúčast-

něnými. Pokud jde však o stavby vodní, rozhodna jsou ve příčině příslušnosti a dohledu ustanovení zemských vodních zákonů.

Plavení dříví.

I. Pojem.

Plavením dříví (Holztrift) v užším smyslu vyrozumívá se doprava dříví po vodě v tom záležející, že kusy dříví po vodě volně bez jakéhokoli hmotného spojení se plaví. K tomuto účelu bývají zřizována plavidla a jinaká zařízení a stavby s tím související. Vodní zákony ustanovují, že použití vod k plavení dříví upraveno jest zákonem lesním (§ 31 česk., § 30 morav. a slezsk. zák. vod.). Pod pojem plavení dříví spadá však i plavení dřev spojených, jestliže totiž jednotlivá dřeva v jeden celek spojená jediné hnačí síle vody jsou ponechána, aniž by tu byly osoby zřízené k tomu, by s plaveným dřívím zároveň postupující nad ním bděly, čímž liší se od plavení dříví volného doprava dříví po vodě ve vory spojeného. Rozhodným kritériem jest tu okolnost, zdali tu jsou osoby dozor obstarávající čili nic; není-li jich, pak, byť i dříví bylo spojeno ve vory, jde přece toliko o plavení dříví povolení dle zákona lesního podléhající, kdežto plavba vorů, jež osoby k tomu ustanovené řídí, upravena jest zákony vodními vztahmo předpisy o vodní policii (výn. min. orby ze dne 12. prosince 1879 č. 9067, Peyrer sb. 364). Okolnost, zdali jednotlivé kusy dřev jsou spojeny čili nic, jest nerozhodna. Rčení zákona (im ungebundenen Zustande) bylo patrně voleno za tím účelem, aby protiva toho, totiž spojení dřev ve vor, t. j. plavidlo jasněji na jevo vystoupila. Správnost tohoto názoru plyne již z úvahy, že daleko pečlivější ještě opatrnosti šetřiti sluší, jde-li o plavení dřev spojených než plaví-li se dřeva jednotlivě (roz. ze dne 11. listopadu 1880 č. 2053, B. 915). (Viz čl. Plavení vorů.)

Plavením dříví rozumí se, jak již podotčeno, doprava dříví spojeného nebo volně plovoucího a to buď celých kmenů nebo polen. Kromě dříví mohou však i jiné předměty po vodě býti plaveny, ku př. trusky a jinaké odpadky z hospodářských, průmyslových nebo horních závodů. Výsostně právo eráru ve příčině plavení dříví nebylo vodním zákonem zrušeno a vztahuje se též na všechny splavné vody v lesním státním území se nacházející (roz. min. orby ze dne 29. prosince 1883 č. 2986, Zeitschrift für Verw. 1884 č. 3).

Lemayer vyslovuje se o kompetenci v záležitostech plavení dříví se týkajících (Gerichtszeitung 1869 str. 182) následovně: »Celkem jest zajisté logicky správnější předpisy o plavení dříví umístiti v zákoně vodním než lesním. Plavení dříví — hledíme-li k němu se stanoviska hospodářského — slouží sice jako prostředek k dopravě lesních produktů k účelům lesním; se stránky právní jest však toliko právem k vodě (Recht am Wasser), jež zhusta s jinými vodními právy jest v odporu, ba mnohdy je úplně účinnosti zbavuje.« K tomu poznamenává Payrer (viz jeho »Oesterr. Wasserrecht« str. 357 pozn.): »Posavadní zkušenost však ukázala, že při většině úředních úkonů, k nimž plavení dříví podnět zavdalo, převládaly ohledy lesnické a nikoli vodní, a tudíž i při úředních komisích ve příčině plavení dříví předsevzatých po většině lesníci a toliko výjimečně technické vodních staveb jako znalci musí býti přibráni; otázky vodního práva jsou buď toliko vedlejšími nebo vůbec jde při plavení dříví jediné o otázky lesnictví se týkající. Bylo by také bezúčelno dopravu dříví po zemi upravovati jiným zákonem než dopravu po vodě. Konečně i lesníci uchylují se raději v této