

- c) Situační plány kreslíti jest v měřítku plánu polohového.
- d) Podrobné plány musí být zhotoveny ve větším měřítku tak, aby bylo lze vše zřetelně rozeznati.
- e) Stavební plány podrobeny jsou přezkoumání a schválení stavebního úřadu.
- f) Při všech soukromých stavbách musí být stavební plán stále pohotově na místě stavebním ku prohlédnutí orgánů, jimž přísluší dozor nad stavbou.
- g) Při stavbách, které hraničí s drabou nebo položeny jsou v jich požárním obvodu, předložiti jest plány stavební se strany úřadu stavebního i příslušnému úřadu železničnímu.
- h) Při stavbách státu, země, okresu nebo fondu jimi spravovaného vyhrazeno jest prozkoumání a schválení plánu stavebního příslušnému okresnímu hejtmanství, a ve městech s vlastním statutem magistrátu.

III. Účel plánu stavebního.

Plán stavební má několikery účel:

- a) Stavebnímu úřadu poskytnouti má úplné a důkladné znázornění projektované stavby ve všech částech, aby mohl tento posouditi, zdaž vyhovuje zamyšlená stavba předpisům řádu stavebního.
- b) Plán stavební má dále umožniti interesentům a sousedům, aby znajíce jej mohli chrániti svých práv a vznésti své námitky proti zamyšlené stavbě.
- c) Úředně schválený plán stavební jest stavbu vedoucímu vodítkem při provádění stavby. Proti jakékoli stavbě, která neodpovídá plánu stavebnímu, i pokud se tkne některé části, zakročiti má stavební úřad, zapovědětí pokračování ve stavbě, kteréž může se teprve tehdy povolití, až odstraní se vytknuté nedostatky nebo až úchyly dodatečně se povolí.
- d) Povolení k obývání nesmí býti dáno dříve, dokud stavbu vedoucí nepřipojí k žádosti o povolení k užívání stavby též co nejsprávněji zdělaný plán, který přezkoumati má stavební úřad, při čemž zvláště dbáti jest té okolnosti, zdaž provedená stavba ve všech částech svých souhlasí se stavebním plánem.

Plavba námořská.

I. Rakouská plavba námořská dělí se jednak v pobřežní plavbu (kobotáž, viz čl. Kobotáž), jednak v plavbu na širém moři.

II. Majetkoprávní poměry k lodím námořským.

1. *Loďařem* nazývá se ten, kdo dle rakouských předpisů námořských nabyl vlastnictví námořské lodi. Obyčejně náleží loď podle ideálních dílů několika loďařům dohromady, kteří přispívají dle poměru svých dílů na náklady plavby, mají účastenství v zisku a ztrátě a mají právo hlasovací v záležitostech loďařství, kteréž vyřizují se zpravidla usnesením většiny. Avšak nejméně dvě třetiny lodí musí býti vlastnictvím rakouských příslušníků. Řízení obchodu zůstává se vždy jen jednomu účastníku, což ostatně leží v povaze věci samé. Jinak platí — pokud námořské zákony a námořské zvyklosti jiných norem neobsahují — ustanovení 16. hlavy všeob. obč. z. (§§ 825—849), jakož i zásadná ustanovení o spoluvlastnictví. Rakouské právo námořské ztotožňuje při tom výslovně pojmy »loďař« a »vlastník«, výslovně tedy vylučuje rozdíl francouzského práva mezi »propriétaire« a »armateur«. Podobná opatření vykazují námořské zákony téměř všech námořských států.

Aby se ku plavbě námořské použití mohlo zvláštní lodi národní, vyhledává se registrování lodi u příslušného úřadu a nabytí certifikátu vlastnického.

2. Kapitán:

a) Vedení lodi přísluší kapitánu (magister navis), který jakož i nejméně dvě třetiny mužstva musí býti rakouského státního příslušenství.

b) Rakouské námořské zákony vyhledávají při kapitánu ještě tyto náležitosti: Dokonaný dvacátý rok, průkaz způsobilosti a sice praktické průkazem odbytého služebního času na moři, a theoretické zákonem předepsanou kapitánskou nebo plaveckou zkouškou, kterou složití jest u přístavního nebo námořského úřadu zdravotního. Zkouška pojímá v sobě otázky o zacházení s kompasem, výstrojem lodi, všeobecnou znalost pobřeží, mělčin, úskalí, proudů a zátok adriatického moře a nejdůležitějších ustanovení platných zákonů námořských. Ku vzdělání pro službu námořní jest zřízena obchodní a plavecká akademie v Terstu a plavecké školy v Ložinu, Dubrovníku a Kotoru, na kterých absolvovati dlužno tříletý běh.

c) Poměr kapitána ku loďaři: Kapitán jest zmocněncem loďaře a jest povinen dbáti veškeré péče uložené námořníku. Svým jednáním zavazuje přímo loďaře, který však neručí zpravidla osobně, nýbrž jen lodí a nákladem; kapitán, důstojníci a mužstvo lodní mají nárok na stravu, přiměřený příbytek na lodi a na vyplacení mzdy, která může záležeti buďto v určitém peněžním obnosu nebo v podílu na zisku. Kapitán nesmí před ukončením ujednané cesty ze služeb vystoupiti, byl-li však směr cesty před vyplutím změněn, může on jako každý jiný lodník ze služby vystoupiti. Byl-li kapitán bez spravedlivé příčiny propuštěn, má před nastoupením cesty nárok na třetinu měsíční mzdy, byl-li propuštěn na cestě, může však žádati mzdu celou. Spory ze smlouvy služební náležejí až do 30. dne po zrušení smlouvy ku příslušnosti úřadů politických.

3. Kormidelník.

Na každé lodi při delší plavbě musí býti kromě kapitána ustanoven ještě kormidelník; k tomu hodí se jen ten, kdo úřadem uznán byl za způsobilého. Uchazeč předložiti musí průkaz, že sloužil buďto 4 roky na lodích plachetních, na cestách mimo adriatické moře nebo dokázati musí, že absolvovav některou plaveckou školu odbyl dvouletou lodní praxi. Nadto musí se uchazeč podrobiti zkoušce a obstojí-li při ní, vydá mu úřad námořský t. zv. brevet. Kormidelník podřízen jest kapitánu a musí jeho nařízení a rozkazů býti poslušen.

4. Lodní mužstvo.

Kapitán najímá mužstvo; úmluvy mezi oběma stranami ve příčině služby uzavřené zaznamenají se ve hlavním seznamu (Musterrolle) a podepíší se mužstvem. Hlavní seznam vykazovati má též změny v mužstvu cestou se přihodivší; kapitán rozhoduje netoliko o přijetí, nýbrž i o propuštění mužstva. Jemu přísluší volba důstojníků lodních, dozor nad veškerými lodníky, jakož i moc disciplinární nad nimi. Kapitán zodpověden jest za zjednání dobrých námořníků, spolehlivost lodi, bezpečnost nákladu, opatření potřebných listin lodních, za zapravení příslušných dávek a šetření zákonů celních. Jemu přísluší dále během cesty péče o udržování mužstva v evidenci pomocí hlavního seznamu, doplňování jeho, dále péče o zachování lodi a zboží. Po svém příjezdu má konečně postarati se o splnění povinností v cizím přístavu, o zápis i výmaz zboží, a má zprávu podati o výsledku

své cesty, jak komitentovi, tak i příslušnému rakouskému místnímu úřadu konsulárnímu.

III. Certifikáty lodní.

1. Hlavní seznam (viz odst. II.).

2. Každá loď musí býti u úřadu rejstřík vedoucího zapsána (registrována); registrace provede se, prokáže-li loď všechny zákonné náležitosti. List rejstříkový jest úřední listina, na které potvrzena jest provedená registrace, každá další změna musí se oznámiti rovněž úřadu rejstřík vedoucímu.

3. List měrný jest úřední stvrzení nosnosti lodi (cejchování lodi) (viz zák. ze dne 15. května 1871 č. 43 ř. z. o cejchování námořských lodí obchodních).

4. Právo ku provozování námořské plavby pod rakouskou vlajkou udílí se pro malou pobřežní plavbu lincencemi, pro velkou pasy námořskými a pro plavbu dalekou patenty. Při malé pobřežní plavbě udílí se tato listina k pouhé žádosti u přístavních úřadů, při čemž dokázati jest vlastnictví lodi i způsobilost ku jejímu řízení; při velké pobřežní plavbě sepíše se však s vlastníkem protokol a na základě tohoto vydá se pas. V protokolu musí vlastník prokázati vlastnictví (listem o koupi), nosnost lodi v tunách (cejchovním certifikátem, certificato distazzatura), národnost, konečně rakouské státní občanství své i vůdce lodi a zavázati se musí, že loď svěří kapitánu vyhovujícímu zákonným náležitostem a že mužstvo skládati se bude ze dvou třetin z rakouských poddaných. Listiny tyto mají platnost tak dlouho, pokud loď nezměněna zůstává pod svým jménem a ve hlavních částech svých. Ku nabytí listin pro dlouhou plavbu námořní potřebných vyhledává se přísežné udání se strany loďaře a kapitána, kteréž obsahuje vedle svrchu zmíněných průkazů ještě více záruk závazků zákony politickými zvláště vyhledávaných. Listiny tyto musí býti po 6 letech opět obnoveny.

5. Aby se mohla poskytnouti náležitá záruka pro splnění závazků, kteréž kapitánu převzítí jest dle zákonných ustanovení, jest vázán vésti lodní knihy. K těmto náleží kromě svrchu zmíněného hlavního seznamu:

a) lodní denník (giornale di bordo), jakožto úplný výkaz o všech opatřeních během cesty učiněných i o nastalých událostech; denník tento rovná se ve příčině moci průvodní knihám obchodníků;

b) inventář o příslušenství a výzbroji lodi;

c) knihu nákladní;

d) účetní knihu k dolíčení příjmů a vydání.

6. Ve příčině mimořádných výdajů, zápůjček na loď, opuštění a zcizení lodi, škod námořských nebo podobných opatření jiných rozhodných pro loď nebo náklad zajistiti se má lodník sepsáním zvláštního prohlášení (námořský protest, prova di fortuna). (Viz čl. Protest námořský.) Za nedopatření v ohledu tomto jest loďaři zodpověden.

IV. Vlajky.

Rakouské lodi smějí na přídi a předním stěžni míti jen rakouské vlajky, na jiných místech zavěšeny býti mohou i vlajky provinciální, které nemají významu mezinárodního (výn. min. ze dne 31. ledna a 16. března 1849 č. 109 a 168 ř. z.). Vyhováním listu o registraci nabývá se i práva k užívání vlajky. Patentem ze dne 16. dubna 1850 č. 249 ř. z. zavedena byla čestná vlajka a sice bílá a červená. Bílá vlajka jest vyznamenáním

pro ony vůdce lodí, kteří se vyznamenali svými plavbami a plaveckými službami a mají zásluhy o rozkvět a povznesení rakouské plavby námořské a obchodu námořského, nebo kteří vyznamenali se zachráněním tonoucích při ztroskotání lodi nebo podobnými chvalitebnými činy. Červená čestná vlajka přísluší každému rakouskému vůdci lodi, který svoji loď obhájil proti nepřátelskému nebo lupičskému útoku nebo rakouským válečným lodím poskytl vydatné pomoci. Míti zvláštní odznak ve vlajce nebo praporci, jako válečné námořnictvo, lodí obchodní nemají dovoleno. Vyhláškou min. obchodu ze dne 6. března 1869 č. 28 ř. z. byla zavedena nová vlajka pro námořské lodí obchodní rakouskouherské monarchie.

V. Poplatky přístavní (přístavné).

Tyto poplatky byly nově upraveny zákonem ze dne 27. února 1897 č. 71 ř. z., kterým zároveň zrušen byl zákon ze dne 10. června 1883 č. 108 ř. z. týkající se přístavních poplatků, které platiti jest ve přístavech rakouského pobřeží.

1. Povinnost ku zapravení přístavného nadchází tím okamžikem, jakmile loď vepluje v tuzemský přístav námořský, v rejdu nebo jiné místo pobřežní a tam provede nějaký úkon obchodní; zaplatiti jest poplatek před odjezdem lodi. Námořský úřad může však ve zvláštních případech stanoviti jiné podmínky platební. Z lodí, která po ukončení obchodního úkonu v některém přístavu se odstrojí nebo z něho pro jiné důvody do 3 měsíců opět nevypluje, zapraviti jest přístavné nejdéle do 3 měsíců, ode dne příplutí počítaje.

2. Obchodní úkony ve smyslu tohoto zákona jsou: přijímání a vykládání cestujících a zboží z lodí. Za obchodní úkon však se nepočítá: přijetí nebo odevzdání pošty, vyslání posílů na pevninu, doplnění potravin výhradně pro loď určených, doplnění zásoby uhlí a výstroje lodí, nakládání a vykládání lodivodů, nakladačů, věžňů a nemajetných osob domů dopravovaných, složení osob cestou onemocnělých nebo mrtvol, posláze složení oněch trosečníků, kteří cestou byli vzati na loď, přijetí nebo vydání upotřebených prázdných sudů nebo jiných upotřebených prázdných nádržek, vlek lodí, vyložení nebo naložení zboží a cestujících k úřednímu rozkazu nebo v případě vyšší moci, o čemž v posledním případě rozhoduje úřad přístavní.

3. Poplatku přístavního sprostěny jsou: válečné lodě, jakož i lodě výhradně k vojenským účelům najaté; lodě erární, všechny tuzemské a těmto na roveň postavené lodě cizozemské, jichž ryzí obsah prostorový nepřevyšuje 25 tun; yachty kterékoli vlajky, jsou-li se strany dotyčných států za takové uznány a neprovádí-li úkony obchodní; plavidla určená k rybaření i v tom případě, dopravují-li čerstvé ryby nebo vnařidlo; lehčáky sprostředkující skládání nebo nakládání; domácí lodě a jiné, které výslovně dopravují materiál k veřejným pracím přístavním určený; lodě plující ve vnitrozemských průplavech a řekách; nově zbudované lodě, které spuštěny byvše na vodu, z tuzemské loděnice plují do tuzemského přístavu, aby tam přijaly první náklad; lodě, které zaměstnány jsou kladením, zdviháním neb opravou podmořského kabelu telegrafního, pokud zdržují se všeliké operace obchodní; lodě, které podnikají cesty výhradně za účely vědeckými nebo poučnými, pokud úřad námořský okolností tuto uzná.

4. K žádosti mohou pro běžící kalendářní rok sprostěny býti poplatku přístavního: tuzemské a těmto na roveň postavené cizí parníky,

kteře oprávněny jsou na základě svého listu o registraci výlučně ku plavbě po adriatickém moři — a to západně až ku předhoří Santa Maria di Leuca, na východ až k mysu Clarenza se zálivem Lepantským, jonskými ostrovy, přístavem a průplavem Zakynthským a s řekami ústícími do těchto vod — zaplatí-li za každou ryzí tunu obnos 4 zl.; plují-li tyto parníky mezi tuzemskými přístavy, rejdami a jinými místy pobřežními a — kromě případů vyšší moci a neprovádí-li operace obchodní — cizozemských přístavů se nedotýkají a zaplatí-li za každou ryzí tunu při prostorovém obsahu do 100 ryzích tun obnos 50 kr., při obsahu přes 100 tun poplatek 2 zl.

5. Vyměření poplatku přístavního děje se na základě ryzího obsahu, který se vypočítá podle předpisů o cejchování námořských lodí; zlomky přes 50⁰/₀ běhou se za celou tunu, ke zlomkům o 50⁰/₀ nebo menším se nehledí.

a) Domácí nebo těmto na roveň postavené cizí parníky platí za každou ryzí tunu tento poplatek: plují-li z cizozemska a připlují-li v témž kalendářním roce z první a druhé cesty, 40 kr., ze třetí a čtvrté cesty 30 kr., z páté a každé další cesty 20 kr., přicházejí-li z tuzemska bez ohledu na pořad příjezdu 15 kr.

b) Domácí a těmto na roveň postavené cizí lodě plachetní platí za každou ryzí tunu tento poplatek: přicházejí-li z cizozemska a váží-li až do 100 ryzích tun — 4 kr., při váze přes 100 tun — 10 kr.; připlují-li z tuzemska: při váze až do 100 tun — 2 kr., při váze přes 100 ryzích tun 5 kr. Za cizí, tuzemským lodím na roveň nepostavené lodi zapraviti jest při každém příplutí za každou ryzí tunu 1 zl. přístavního poplatku.

6. Promlčení. Právo státu, vyměřovati přístavné, které následkem nesprávného užití zákona buď úplně, buď v míře příliš nepatrné bylo vybráno, promlčuje se do roka ode dne, kdy poplatek se měl odvésti. V téže lhůtě mohou strany přivesti k platnosti k platnosti nároky na vrácení platů bezdůvodně zapravených.

7. Přístavní poplatek vyměřuje příslušný úřad přístavní. O sporech z měření toho vzešlých rozhoduje v druhé stolici námořský úřad, ve třetí ministerstvo obchodu Z úhrnného příjmu na poplatcích přístavních na základě nynějšího zákona vybíraných plyne 8·5⁰/₀ do podpůrného fondu námořnického.

Plavba polabská.

Labe protékajíc územím rakouským a německým zprostředkuje a usnadňuje svojí výhodnou polohou zámořský obchod jako žádná druhá řeka. Jeho oblast říční a obchodní znamenitě se rozšiřuje po obou stranách značnými přítoky, z nichž mnohé splavnými jsou. K počítání labskému náleží 50 řek a 300 potoků. Labe stává se u Mělníka splavným a tvoří před důležitou obchodní cestu pro Rakousko a Německo.

I. Cla polabská.

Polabská plavba byla dříve ve svém vývoji valně obmezena právy skladními a vysokými cly. Ježto bylo Labe od r. 1804—1815 důsledkem systému válečného a kontinentálního takořka uzavřeno, byly konečně vídeňským kongresem vysloveny všeobecné zásady o splavnosti a odporučeny k okamžitému provedení. R. 1819 sešla se v Drážďanech komise pro plavbu po Labi, které se účastnily polabské pobřežní státy: Rakousko, Prusko, Sasko, Anhaltsko, Hannoversko, Meklenbursko, Hamburk a Dánsko, a kteréž uzavřely po dvouletém vyjednávání smlouvu ze dne 23. června