

kteřé 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

1821, kteráž 1. března 1822 platnosti nabyla. Tato smlouva stanovila, že plavba po celém toku až do samého moře má býti volnou a že zrušena jsou všechna práva skladní, všechny dávky celní atd. Dovolovala však, aby vybírán byl poplatek za plavbu a sice jednak z nákladu (clo polabské), jednak z plavidel (poplatek rekogniční) a sice podle smluvené sazby pro 4 třídy lodí. V praxi utvářily se však mezitím poměry jinak, než by se bylo dalo očekávat dle doslovu smlouvy té; místo aby uvolnil se obchod, byl vyššími cly brzy tísněn ještě více. Celní sazbou z r. 1821 hleděno daleko více výhod pro finanční zájem polabských pokladen celních, nežli prospěchu obchodu, což přičilo se smlouvě vídeňské. Tato připouštěla totiž říční cla jen k tomu účelu, aby výtěžek jich vynaložil se k udržení a opravě jízdni dráhy. Časem nastoupila následkem svobodnějšího pojímání poměrů různá ulehčení, jež poskytnuta byla hlavně Rakouskem, Pruskem a Saskem. Druhá konference revisní odbyvala se r. 1842 v Drážďanech, kdež účastnil se kromě svrchu uvedených států ještě Lübek; konference trvala po dva roky. Po obšírných úradách došlo k dodatečné smlouvě o plavbě polabské ze dne 13. dubna 1844. Tato smlouva zrušila mnoho tísnivých ustanovení; místo obtížného poplatku rekogničního zavedena byla přírážka celní pro zboží. Jakkoli v celku výše dávek restitucemi celními povolenými Rakouskem, Pruskem a Saskem byla zmírněna, obnášely přece i na dále pro celou splavnou dráhu Labe při normální sazbě 160⁰/₀ nákladu.

Na třetí konferenci revisní 15. září 1850 v Magdeburku započaté navrhovalo Rakousko úplné zrušení cel polabských; avšak pro odpor ostatních států musila býti tato konference odročena. Výnosem rak. min. obch. ze dne 11. května 1850 č. 184 ř. z. bylo úplně zrušeno na základě nejvyš. rozhod. ze dne 4. května 1850 rakouské clo polabské pro všechno zboží, které sváží se po dráze labské mezi Mělníkem a saskými hranicemi na rakouských lodích a vorech; vyňato bylo dříví stavební a palivové, uhlí hnědé, kamenné a dřevěné. Výnosem rak. min. financí ze dne 20. července 1850 č. 279 ř. z. rozšířeno bylo osvobození od cla polabského, kterého požívaly s jistým obmezením české lodě, i na cizozemské lodě pro jízdu mezi saskými hranicemi a Děčínem. Neutuchající snahy Rakouska a Pruska po uvolnění obchodu polabského, ztroskotaly se i na další revisní komisi v září 1853 opět se sestoupivší, jelikož se Meklenburg a Hannoversko jen pranepatrnému snížení cla podvolovaly.

Teprve r. 1861 podařilo se odstraniti clo pobřežní a skladní, kteréž bylo na všech dosavadních konferencích předmětem všeobecných stížností. Smlouvou ze dne 22. června 1861 bylo úplně zrušeno toto clo počínaje 1. červencem 1861 za náhradu v obnosu 2,857.338 dolarů, kteréž zaplatiti bylo Hannoversku; k smluvníkům náležely s jedné strany Hannoversko, s druhé strany: Rakousko, Prusko, Belgie, Brasilie, Dánsko, Anglie, Francie, Španělsko, Meklenbursko, Zvěřín, Nizozemí, Portugalsko, Rusko, Švédsko a Norvéžsko, Bremy, Hamburg a Lübek. Oldenburg a Severní Amerika, kteréž dosud nepřistoupily, musily jako dříve platiti clo. Pro ony státy, kteréž ku smlouvě té nepřistoupily, zůstala v platnosti dřívější ustanovení.

Na 5. revisní konferenci došlo (4. dubna 1863) ku smlouvě, podle níž od 1. června 1863 vybíráno bylo pro všechny pobřežní státy jen ještě ve Wittenbersku clo polabské, které však novým utvářením se Německa bylo odstraněno.

II. Celní soudy polabské.

Dle čl. 26 smlouvy o polabské plavbě ze dne 23. června 1821 a dle ustanovení smluv dodatečných povinny jsou všechny státy při Labi ležící zříditi polabské celní soudy, které by měly rozhodovati o všech celních sporech a trestech, o sporech o placení poplatků celních, poplatků z jeřábů, váh, přístavních poplatků, poplatků z loděnic a vrat, spory o omezování stezky vodní osobami soukromými, o škodách způsobených na polích a lukách vytahováním lodí, jakož vůbec o škodě, kterou pláři nebo plavci svou nedbalostí způsobili jinému za plavbu nebo při nakládání.

Additionalne ze dne 13. dubna 1844. přikázalo v § 47. soudům polabským vyšetřování a potrestání přestupků proti předpisům policie plavební a říční, kterých dopustili se vůdcové lodí, plřů, jich služebníci, cestující nebo tahači lodí; dále potrestání výstředností, jichž dopouštějí se osoby náležející k mužstvu lodnímu navzájem nebo proti policejním úředníkům pro clo polabské nebo plavbu polabskou ve vykonávání jich úřadů, ač nejsou-li přestupky ty povahy zločinné. Vedle toho náleží jim rozhodovati o případné náhradě ve všech těchto případech, jakož i spory o obnos a placení poplatků lodních, o sporech mezi vůdci lodí a cestujícími, o ceně a jiných podmínkách a poměrech dopravy a o služebních a námezdních poměrech mezi vlastníky a vůdci, mezi služebníky a pomocníky. Pokud byla přikázána cla polabská soudům polabským, staly se soudy tyto na dále bezpředmětnými zrušením cel polabských. Polabské celní soudy měly záležitosti jim přikázané vyřizovati krátkou a stručnou cestou. Když následkem zákona ze dne 11. června 1868 odděleno bylo soudnictví od správy, byla agenda dosavadních polabských soudů celních tak rozdělena, že přikázány byly záležitosti politicko-policejní a živnostenské povahy výnosem min. sprav. ze dne 29. července 1868 č. 3293 politickým úřadům okresním v Mělníku, Litoměřicích, Roudnici, Ústí n. L. a Děčíně, kdežto právní věci rázu většinou soukromoprávního přiděleny byly na zákl. výn. min. sprav. ze dne 9. srpna 1868 č. 9132 č. 24 zem. z. pro Čechy s vyloučením každé jiné příslušnosti okresním soudům v Mělníku, Lovosicích, Roudnici, Ústí n. L., Děčíně, a měst. del. okr. soudu v Litoměřicích (čl. VI. č. 3 úv. zák. k jur. nor.)

III. Policejní řád polabský.

Nař. min. obchodu ve srozumění s min. sprav. a orby ze dne 3. dubna 1894 č. 39 ř. z. byl vydán zvláštní policejní řád pro plavbu a plářství po Labi, čímž posud platná ustanovení policejní (čes. gab. nař. ze dne 11. února 1846 č. 4628 a nař. min. fin. ze dne 29. dubna 1854 č. 128 ř. z.) z větší části byla zrušena. Tento policejní řád platí pro Labskou trať od stoku malého Labe a Vltavy u Mělníka až do Hamburku nebo Harburku a obsahuje ustanovení o prozkoumání, výpravě, udržování lodí, o plavbě, zatížení, čišění vody plavbě sloužící, o šetření břehů, vyhýbání lodí, bezpečnostní pravidla pro jízdu za noci, za mlhy a sněhových vánic, o rychlosti jízdy, nařízení při nastalém neštěstí, dále ohledně vůdců lodí a plřů, kterým přísluší vrchní velení nad mužstvem a dozor nad cestujícími, jakož i ve všem, co se týče lodí samé, vedení, udržování a přiřazení (přistání) atd. a co se týče udržení pořádku. Jak mužstvo tak i cestující jsou povinni bez odporu poslouchati všech nařízení od vůdců lodí nebo vorů v naznačených směrech vydaných; leč ruční práce smí se cestujícím nakázati jen v případech naléhavé tísně. Odbojné, nepořádné nebo řád ru-

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