

vzhledem k jejich emancipačním snahám po založení nebo ochraně vlastního rejdářství.

Přehled o celém dopravním trhu, o stavu nabídky a poptávky a dopravních sazeb dle toho požadovaných poskytují bursy plavební, z nichž vedoucí je bursa londýnská, která denně vydává přehled uzavřených námořních sazeb ve všech důležitějších směrech světové dopravy námořní. Máť Anglie dosud většinu svého loďstva obchodního zaměstnanu výhradně v plavbě volné (toulavé).

V letech poválečných prodělaly námořní sazby dopravní veliké převraty. Po ukončení války dosáhly sazby v r. 1919 následkem velikého dovozu do vyčerpané Evropy veliké výše a námořní plavba měla dočasnou skvělou konjunkturu, ale již roku 1920 se dovoz zmenšil a l. 1921—1923 vykazují stálý pokles námořních sazeb až téměř na výši předválečnou a někde i pod ni, kdežto provozní náklady (uhlí, mazadla, mzdy) o 60 až 80% stouply. Rozšíření lodní tonáže novostavbami, pokles dopravy námořní a stoupání výdajů, zejm. požadavky lodního personálu, způsobily krizi, nezaměstnanost i úpadky neb likvidaci hlavně menších podniků rejdářských.

Základy veřejného námořního práva čsl. republiky.

§ 19. Přístup k moři a právo na vlajku.

Pouze několik málo států postrádá bezprostředního přístupu k moři. V Evropě bylo to (kromě nepatrných státek vnitrozemských) až do války pouze Švýcarsko a Srbsko, v Asii jediné Afghanistan, v Africe Habeš, v Americe Bolívie a Paraguay; po válce odpadlo Srbsko a zato přibylly Československo, Rakousko a Maďarsko. Nedostatek přímého spojení s mořem jakožto branou do celého světa znamená však závislost na železniční dopravě jiného státu a tím jednak ztížení nebo dokonce znemožnění potřebného spojení s mořem pro dovoz potravin a surovin a vývoz produktů (na př. nepřátelstvím, nedostatkem uhlí a pod.), jednak alespoň používání cizího prostřednictví (železnic, spedice, meziobchodu, bankovníctví). Proto usílovalo Srbsko tolik o východ k Adrii, narážejíc tu na nenávislný odpor Rakousko-Uherska, proto Švýcarsko snažilo se o východ k moři středozemnímu po Rhôně a vlastním přístavu v zálivu lyonském, proto usílovala čsl. delegace

na mírové konferenci po světové válce o přístup k moři koridorem přes Rakousko. Mírovými smlouvami dosaženo vskulku mnoho k odstranění naší izolovanosti komunikační.

Mírovou smlouvou versailskou (čl. 363 a 364) bylo totiž Německo zavázáno pronajmouti státu československému na 99 let v přístavech hamburském a štětínském prostory pro přímý transport zboží z Československa pocházejícího nebo pro ně určeného. Tyto prostory budou podřízeny obecnému řádu o svobodných oblastech přístavních. Bližší podmínky určí tříčlenná komise ze zástupců Německa, Československa a Velké Británie a přezkoumává je každých deset let. Zboží určené pro vývoz nebo dovoz do tohoto pásma neplatí tedy celních poplatků (tolíko lodí platí poplatek statistický). Německo nemůže k tomuto pásmu zabránit přístup po železnici. Jinak zůstala suverenita nad těmito pásmo úplně Německu, platí pro ně německý řád přístavní a policejní, přístavní poplatky atd., v pásmu se smějí na zboží provádětí toliko ony práce zušlechťovací, jimiž se nemění hmota (třídění, čištění, přebalování a pod.)*)

Německo jest dále povinno zařídití a zaručití volnou vozbu po těch železných drahách i vodních cestách svého území, kteréž poskytují přirozený přístup k těmto svobodným pásmům. Splavněné řeky Labe a Odry prohlášeny za mezinárodní ohledně všech komunikací pak Německo (a podobně i Rakousko) zaručily vůbec svobodu transitu přes své území pro osoby, zboží, lodí, čluny, vagony a poštu pocházející z území nebo určené pro území kterékoliv mocnosti spojené nebo sdružené, ať už jde o mocnost pohraniční čili nic, a to na cestách pro mezinárodní průvoz nejvhodnějších bez jakýchkoli transitních poplatků (aucun droit de transit, transit duty), a bez zbytečných průtahů neb omezení, za stejného nakládání co do poplatků, úlev a j. jako s transporty domácími (au traitement national). Veškeré dávky (taxes ou charges) ukládané průvozní dopravě musí býti dle angloamerické terminologie »rozumné« (raisonnable), t. j. asi odůvodněné a přiměřené, a žádná výhoda nebo obmezení nesmí přímo ani nepřímo záviseti na osob-

*) Ustanovení těchto čl. republika dosud nepoužila; najato bylo dosud jen pro potřeby čl. plavební labské společnosti vhodné přístaviště v Hamburce soukromou úmluvou s hamburským státem (podobně majala vláda čl. hangar č. 55 v novém přístavě terstském).

ností vlastníkově nebo na národnosti (státní příslušnosti) lodí neb jiného prostředku dopravního.

Německo (a podobně i Rakousko) musí ke spojení s těmito státy přijati vozy, ano i celé vlaky (avšak jen pro dopravu cestujících a jejich zavazadel) a dopravovati je dále aspoň s takovou rychlostí, jakou mají jeho vlastní vlaky nejlepšího druhu na téže trati, a ne za vyšší ceny jako své vlaky vlastní.

Také v ústí Dunaje je nám zabezpečena možnost používání přístavu sulinského, podléhajícího správě evropské komise dunajské.

Čsl. republika zajištěno tedy mírovými smlouvami skutečně používání částí mořského pobřeží v moři severním a baltickém a svobodný přístup k těmto pásmům. Zároveň čl. 273 míru vers. a čl. 225 míru saint-germainského uznává nyní vlajky lodí každé z mocností spojených neb přidružených, i když nemá mořského pobřeží, jsou-li jen lodí registrovány v jediném určitém místě ležícím na jejím území; toto místo pak bude sloužiti oněm lodím za přístav domovský. Podobně uznány certifikáty a listiny, jež vydají svým lodím vlády nových států, ať již mají pobřeží čili nic, jen budou-li ony certifikáty a listiny vydány v souhlase s obecnou praxí, zachovávanou ve hlavních státech námořních.

Pro čsl. republiku nebylo tedy nyní pochybnosti o existenci a potřebě námořního práva, třebaže je státem ryze vnitrozemským, kdežto do války příslušely námořní vlajky i dle theorie pouze státům majícím mořské pobřeží.

Převzavši tedy článkem 2. zák. z 28. října 1918 č. 11. sb. zák. a n. veškeré dosavadní říšské a zemské zákony a nařízení bývalého Rakouska a jeho zemí, pokud nám připadly, jež zůstávají v platnosti, pokud nebudou nahrazeny novými zákony, prohlásila čs. republika pro své území též platnost norem dosavadního rakouského a uherského práva námořního.

V Rakousku bylo námořnictví v administrativním směru sice organisováno pevně, avšak zákonné podklady byly nejednotné a neucelené a především zastaralé. Z části platil stále ještě politický edikt navigační («editto politico di navigazione mercantile austriaca») ze dne 1. dubna 1774, vydaný Marií Teresíí, dílo na její dobu znamenité, v němž shrnuty skoro všechny věci plavební, smíšeno však námořní právo veřejné i soukromé, předpisy správní i disciplinární. Edikt byl přirozeně předstižen pokrač-

čujícím vývojem námořnictví, až na konec dlouhá řada speciálních zákonů a nařízení učinila rak. právo námořní nepřehledným. Vedle tuzemských předpisů platily nad to i normy francouzského Code de commerce v italském jeho překladě, alespoň jako právo obyčejové.

Provedla tedy českoslov. republika alespoň zákonnou úpravu těchto institucí, bez nichž se naše vlastní námořní plavba, mírovou smlouvou umožněná, ani pro počátek obejití nemůže a jejichž dosavadní (rakouská) úprava se změnou poměrů státoprávních a teritoriálních stala nepotřebnou. Zákony ze dne 15. dubna 1920 č. 315 a 316 sb. zák. a n. byl zřízen čsl. úřad plavební a upraveno právo vlajkové i rejstřík lodí námořních.

§ 20. Námořní úřady čsl. republiky.

V Rakousku bylo nejvyšším úřadem pro veškeré záležitosti námořní plavby výhradně mín. obchodu, u nás je dle zák. ze dne 15. dubna č. 315 sb. z. kompetence v nejvyšší instanci, pochybno, zda ve prospěch věci, rozdvojena. V plavebních věcech technických, technickoadministrativních a s tím souvislých právních jest u nás nejvyšším úřadem řídicím a rozhodujícím ministerstvo veřejných prací, ve věcech obchodních a jich se týkajících právněadministrativních ministerstvo obchodu. Pokud má v určitých věcech při rozhodování býti slyšeno vždy druhé ministerstvo, bude stanoveno vládním nařízením.

Jako druhá instance byl tímto zákonem k obstarávání všech věcí, plavby vnitrozemské i námořní se týkajících, zřízen v Praze čsl. úřad plavební, v němž tedy soustředěny všechny agendy technické a obchodní podobně jako za Rakouska v námořním úřadě v Terstu.

Jako výkonné orgány tohoto plavebního úřadu a zároveň jako plavební úřady nejnížší stolice reorganizovány dosavadní poříční správy v Čechách a říční stavební úřady na Slovensku v nové »poříční úřady plavební« pro jednotlivé oblasti vodních cest, a expositury, zřízené dle potřeby pro jednotlivé jejich trati. Těmto úřadům případně jak udržování řek tak i dozor nad provozováním vodní dopravy po stránce technické i obchodní.

V cizině budou zřizovány čsl. plavební úřady přítavní, jejichž organizace není dosud ujasněna a o jejichž pod-

řadění buď tuzemskému úřadu plavebnímu nebo čls. úřadům zahraničním rozhodne se teprve později. Jednotnou organizací tuzemských i zahraničních úřadů plavebních první instance provede ministr veřejných prací.

§ 21. Obchodní lodí námořní.

I. K obchodnímu loďstvu námořnímu patří obecně všeliká plavidla, jež slouží k výdělku námořní plavbou, tedy nejen lodí k přepravě osob a nákladů, ale i ty, jež slouží jako lodí vlečné, záchranné a průvodní, ledolomy a pod.

Obchodní loďstvo se dělí v a) lodí traťové (liniové), jež provádějí plavbu po určitých tratích na základě přesného jízdního řádu (itineráře), a

b) lodí plavby volné (toulavé, trampové), jejichž plavby řídí se ne určitým řádem jízdním, nýbrž dočasnou potřebou.

Provozování plavby je v každém státě upraveno právě tak zákonem, jako provoz železnic, zejména má každý stát zákon o registrování lodí námořních, sloužícím k trvalé evidenci všech obchodních lodí státu.

Každá obchodní loď musí mítí národní přístav rejstříkový a přístav domovský, t. j. přístav, z kterého má námořní plavba s lodí býti provozována. Dle našeho vlajkového zákona je přístav domovský a rejstříkový přístav totožný (port d'enregistrement, port of registry). Zato přibývá u nás nový pojem: přístav základní, v němž má loď svoji základnu plavebnětechnickou, a ten pak jest zase lišiti od pravidelného přístavu výjezdního (§ 5. zák.).

Podle oblastí, uvnitř které smí loď plavbu provozovati, dělí se námořní plavba obchodní v plavbu dálnou, zámořskou, vztahující se na všechna moře a vody z nich přístupné (řeky, průplavy, jezera), a v plavbu pobřežní (cabotage), jež se zase dělí na velkou, t. j. mezi přístavy téhož moře, a to baltického, středozezemského, severního, černého i rudého, a malou, která se obmezuje na krátké trati podél pobřeží a na výústní trati řek. Hranice plavebních oblastí budou u nás blíže určeny nařízením.

Bezprávné překročení hranic plavební oblasti se tresce (u nás dle § 37. a 38. vlajk. zák. pokutou do 10.000 K, při opakování odnětím vlajkového práva nebo kapitánského patentu).

Kdo provozuje loď plavbu sám nebo skrze jinou osobu, zove se *provozovatel lodí*.

Vlastník lodí, ať už jí užívá k námořní plavbě výdělkově sám či skrze jinou osobu, zove se *loďař*.

Kdo jako provozovatel užívá k plavbě lodí jemu nenáležící, platí v poměru k osobám třetím i k úřadům za loďaře. (§ 24.)

Je-li loď ve vlastnictví několika podílníků nebo nějakého sdružení, zove se člen, společnost zastupující, *loďař-k o r r e s p o n d e n t*.

II. U každé lodí se zjišťuje její *prostornost* a sice ve většině států dle anglického systému Moorsonova. Státy pak vzájemnými úmluvami osvobozují lodí od měření, byly-li měřeny již ve státě druhém.

Rozeznává se *hrubá prostornost* (gross tonnage, franc. tonnage brut, v Amer. Unii Total tonnage), t. j. krychlový obsah všech vnitřních prostorů lodí i přístavků na lodí pevně zbudovaných, a *prostornost ryzí, netto tonnage* (franc. tonnage net, v Angl. Register tonnage), jež se zjistí, odečtou-li se od brutta prostory nutné pro řízení lodí a pro mužstvo, náradí, strojovny, kotelny, schránky map, kompasů a plachet, prostory pro vytahování kotvy a do jisté míry i pro uhlí. Podle netto tonnage vybírají se poplatky přístavní a průplavní, uzavírají se vlečné a přepravní smlouvy a vyměřuje se často i ručení loďařovo.

Hrubá i ryzí prostornost lodí vyjadřuje se buď v míře metrické nebo též (obyčejněji) dle rejstříkových tun anglických (1 rejstř. tuna = 100 krychl. stop = 2.83 m³, tedy 1 m³ = 0.353 brit. rejstř. tun).

Podle úhrnné prostornosti lodí určitého státu posuzuje se velikost jeho loďstva.

Kvalita každé námořní lodí obchodní, o které rozhoduje její stáří a způsob stavby i plavební zdatnost její, vyjadřuje se zařazením lodí v určitou třídu, což předebírají *ústavy klasifikační*, obyčejně nikoliv státní, nýbrž soukromé o důvěru loďařů se opírající. Největší je British Lloyd v Londýně (1834) a Bureau Veritas v Paříži (1830), jež má správu mezinárodní. Další ústavy klasifikační byly v Terstu, Berlíně, Amsterdamu, Janově, N. Yorku atd.)*

*) Tyto ústavy mají ve všech důležitějších přístavech důvěrníky, kteří povolávají ke kvalifikaci osvědčené lodní techniky a mají své vlastní, přísně specifikované řady (reglement), podle kterých jejich odborníci zástupci

Klasifikace platí jen pro jistou řadu let, ale i v té době musí se loď podrobovat občasným přehlídkám (survey).

§ 22. Čsl. národnost lodí a právo vlajkové.

Loď na širém moři, a s jistým omezením i ve vodách pobřežních cizího státu, platí za plovoucí teritoriální součást státu, jehož národnost má. Tato národnost řídí se jistými vztahy a skutečnostmi v osobě toho, kdo plavební podnik provozuje, a osvědčuje se zevně, zvl. ve styku mezinárodním, vlajkou dotyčného státu. Tuto vlajku nese loď jako vnější znak své národnosti a symbol své státní ochrany ve styku mezinárodním. Zneužitím vlajky nebo nešetřením mezinárodních pravidel a zvyklostí mohou utrpěti hmotné i morální zájmy a zejména i čest a prestiž státu. Stát má tedy zájem, aby jeho námořní vlajky směly používatí jen lodí jeho vlastní národnosti a jen takoví podnikatelé plavby, kteří zasluhují důvěry co do plnění povinností, spojených s právem vlajkovým, a zejména i co do šetření cti a prospěchu státu.

Proto též u nás upraveno čsl. námořní právo vlajkové hned v I. oddílu zákona z 15. dubna 1920 č. 316 sb. z. o vlajce a rejstříku lodí námořních.

Národnost československá přísluší lodím, jejichž vlastníky jsou alespoň ze $\frac{1}{2}$ státní občané čsl. republiky nebo domácí osoby právnické, nebo domácí obchodní společnosti, jejichž neomezeně ručící společníci jsou alespoň ze $\frac{1}{2}$ čsl. příslušníky, nebo tuzemská společenstva svépomocná dle zák. z 9. dubna 1873 č.

každou loď, jež má býti klasifikována, zevrubně co do stáří, stavebního materiálu, způsobu stavby atd. vyšetřují. Výsledek šetření zapíše každý ústav do vlastního pečlivě vedeného rejstříku klasifikačního. O provedeném vyšetření vydává ústav loďaři zvláštní klasifikační attest ve 2 exemplářích, z nichž jeden podrží loďař, druhý pak kapitán na lodi. Tyto atesty jsou všemi soudy respektovány a mají veliký význam při pronajímání lodí, pojišťování, soudních sporech atp. Klasifikační rejstříky bývají od ústavů každoročně uveřejňovány. «Lloyds Register» obsahoval kromě údajů o lodích u Lloydu klasifikovaných i jiné zprávy o lodích a loďařích domácích i cizích, o dokách a j. Při klasifikaci dělí se lodí v dřevěné, železné a ocelové; každá z těchto skupin dělí se dle kvality ve 3 třídy a z těch každá někdy ještě ve dvě pododdělení. Třídy se označují všeobecně známými kombinacemi písmen a čísel.

70 ř. z. Za domácí pokládají se právnické osoby neb družstva, mají-li sídlo na území Č. S. R. *)

Z čsl. národnosti lodi neplyne ještě o sobě právo provozovatele užívati vlajky československé, nýbrž jen nárok na přiznání tohoto práva za splnění určitých podmínek a na vydání lodního certifikátu.

Každá čsl. loď musí býti opatřena nápisem svého jména a domovského (rejstříkového) přístavu. Toto jméno musí se zřetelně lišiti ode všech jmen námořních lodí čsl. přihlášených u plavebního úřadu a tamtéž v soupisu vedených. Ke změně lodního jména je třeba svolení plavebního úřadu. Rejstříkovým (domovským) přístavem je pro čsl. lodí námořní Praha.

Zevním znakem námořních lodí čsl. národnosti je čsl. námořní vlajka, jež je v barvách a v jejich složení i poměrech totožná s vlajkou státní (§ 1.), jak byla tato určena zákonem z 30. března 1920, č. 252 sb. z.

Námořní čsl. lodí podléhají právnímu řádu republiky čsl. a mají-li právo čsl. vlajky námořní, požívají státní ochrany republiky jak na širém moři, tak i v pobřežních vodách a přístavech. (§ 2.) Vlajkové právo ukládá povinnost nésti vlajku poctivě a ve cti, přiznávatí ji všude, kde toho vyžadují mezinárodní pravidla a zvyklostí, a dbáti všech pravidel a zvyklostí mezinárodních na širém moři, ve vodách pobřežních i v přístavech.

Vlajkového práva čsl. lze nabýti zpravidla jen pro lodí hrubé prostornosti alespoň 15 br. tun reg.

O přiznání vlajkového práva musí provozovatel plavby neb jeho zástupce zažádati přihláškou lodí u plavebního úřadu.

Není-li závady, vydá plavební úřad žadateli lodní certifikát. V pilných případech, kde nelze si včas opatřiti lodního certifikátu, svolují čsl. konsuláty k užívání čsl. vlajky za tímto listem průvodním (interimním pasem), který zastupuje certifikát lodní až do řádného jeho obdržení, nejdéle

*) Provozuje-li někdo plavbu lodí, jež není jeho vlastnictvím, posuzuje se její čsl. národnost dle sídla nikoliv vlastníka lodí, nýbrž provozovatele. Myšleno tu na případ, že by právě naši domácí podnikatelé podnikali plavbu s lodmi cizozemskými, na př. na základě dlouholetého nájmu, i zajišťuje se tu právě těmto lodím čsl. národnost. Naopak odňala by se čsl. národnost lodím čsl. vlastníků, když by jimi provozovali plavbu cizinci. Národnost čsl. nepřisluší však žádné lodí, pokud je zapsána v rejstříku cizím — taková by musila býti našimi loďaři najata a buď vůbec ještě ne-registrována, nebo z cizího rejstříku vymazána.

však po jeden rok. Lodní certifikát neb interimní pas dlužno chovati na loď jako povinnou listinu lodní. (§ 4.)

Právo užívati čl. námořní vlajky mají tedy jen čl. námořní lodí určité minimální prostornosti, byl-li jím vydán certifikát neb interimní pas o přiznání vlajkového práva, a to nejen lodí pro plavbu výdělkovou, nýbrž i lodí pro účely zábavní, sportovní i vědecké a j., jakmile vykazují minimální předepsanou tonnáží.

Právo vlajkové bude loď odňato výrokem plavebního úřadu, nastala-li při ní změna ve státní příslušnosti vlastníka či provozovatele lodí nebo ve způsobilosti kapitána, prvního důstojníka neb strojníka a neprovede-li provozovatel v určené lhůtě nápravu. Provozovatel lodí musí pak certifikát vrátiti plavebnímu úřadu. (§ 9.)

Užívati čl. vlajky bez lodního certifikátu nebo bez prozatímního průvodního listu bezprávně k mezinárodnímu označení lodí námořní, trestá plavební úřad peněžní pokutou až do jedné čtvrtiny obecné ceny lodí.

Pro evidenci čl. lodí námořních vede čl. plavební úřad zvláštní soupis (k a t a s t r) čl. lodí námořních, a to odděleně pro lodí plavby dálné, velké pobřežní a malé pobřežní. Hranice malé pobřežní plavby určí od případu k případu blíže čl. úřad plavební.

Jméno lodí může sestávati z jednoho nebo z několika slov a mohou k němu býti připojena i jednotlivá písmena nebo číslice. Volba jména podléhá schválení čl. plavebního úřadu. Své jméno musí míti každá loď vyznačeno na obou stranách přídě lodí a mimo to (i se svým domovským přístávkem) na zádi lodí dobře viditelnými latinskými tiskovými písmeny olejovou barvou a v určité minimální velikosti.

§ 23. Námořní lodní rejstřík.

Lodní certifikát čl. práva vlajkového souhlasně s francouzským *acte de francisation* i belgickým *lettre de mer* sleduje účel hlavně veřejnoprávní, t. j. určen je pro legítimaci lodí ve styku mezinárodním, dotvrzuje se jím čl. národnost lodí a její právo vlajkové i s právy s tím spojenými (hlavně státní ochrana). Pro účely soukromoprávní, zejména pro poskytování úvěru a pro bezpečné nabývání zástavního práva k zapsané loď slouží u nás opět námořní rejstřík lodní

u obchodního soudu v Praze vedený a rejstříkový list o tomto zápisu vydaný. Tato dvoulistová soustava (lodní certifikát — list rejstříkový) přijata u nás proto, že o vlajkovém právu a o vydání certifikátu jest rozhodovati s jiného hlediska, než o zápisu lodí v rejstříku lodní a o vydání listu rejstříkového. Při rozhodování o vlajkovém právu budou směrodatny žadatelova důvěryhodnost a súčastněné zájmy veřejné, při zápisu v rejstříku půjde jen o zabezpečení přesnější evidence o právních poměrech lodí a jejího vlastníka se týkajících, a o bezpečnější nabývání lodních práv zástavních. Obchodní soud může ovšem zapsat loď do námořního lodního rejstříku teprv, když jí bylo již plavebním úřadem přiznáno právo vlajkové a když výkaz o tom byl k přihlášce do rejstříku předložen, loď pak může vykonná vati přiznané právo vlajkové teprv, když jí byl vydán certifikát, v němž je provedení zápisu do lodního rejstříku již vyznačeno.

Do lodního rejstříku zapisují se poměry a skutečnosti, které slouží k individualisaci lodí, k vytvoření úsudku o její hodnotě, k informaci o jejích plavebních poměrech, údaje o osobách a poměrech vlastníků a provozovatelů lodí, o právech, jež si na loď k zabezpečení svých nároků nebo co do jejího užívání vyhradil stát, věcná práva, zejm. dobrovolná zástavní práva na loď váznoucí. Zápis těchto vztahů a skutečností a jejich změn se děje k přihlášce řádně doložené (§ 18 zák.).

Lodní rejstřík námořní je vyhrazen pro lodě dostavěné, mající hrubou prostornost nejméně 15 rejstříkových britských tun, bylo-li jim přiznáno od čsl. plavebního úřadu právo vlajkové a slouží-li loď plavbě výdělkové. Se souhlasem plavebního úřadu lze do rejstříku zapsat i lodi ještě ve stavbě se nalézající a poznamenávat v něm postup stavby i doložené stavební náklady.

Lodní rejstřík vede se u obchodního soudu v Praze a jest zařízen dle soustavy reálních folií. Každá loď obdrží zvláštní vložku, která obsahuje dle prov. nař. ze 4. května 1920, č. 345 sb. z. pro každou dostavěnou loď vždy tři listy, na nichž se zapisují poměry a skutečnosti v zákoně (§ 18.) vytčené, a to na listě I. jméno a druh lodí, plavební oblast, způsob stavby a pohonu, předmět (účel) plavebního podniku, rozměry a hrubá prostornost, loděnice a doba stavby, přístav rejstříkový, základní a výjezdni — tedy údaje podobné listu majetkové podstaty u knih pozemkových, na listě II. nacionale vlastníka a provozovatele,

poznámky osobních poměrů loďaře nebo provozovatele se týkající (j. vyhlášení konkursu na jejich jmění a pod.), a na listě III. (list závad) věcná práva na lodí již při zápisu váznoucí, dále zástavní práva a j. věcné závady později vzniklé, i veškeré změny a výmazy těchto práv i poznámky k nim se vztahující.

Účelu veřejné patrnosti lodních poměrů slouží formální veřejnost (publicita) rejstříku — t. j. že jest každému k nahlédnutí přístupen a že si každý může z něho vzítí opisy. Značnou měrou byl v našem lodním námořním rejstříku přijat též princip materiální publicity podle vzoru práva knihovního, ačkoliv loď je podle své povahy věcí movitou.

Rejstříkový (vlajkový) zákon náš zavádí celkem dle těchto zásad v § 21 »lodní hypotéku«, t. j. knihovně (zápisem do tohoto rejstříku) zajištěné právo zástavní. Ustanovuje totiž, že vznik a smluvní změny, včetně i převod dobrovolného zástavního práva na lodí zapsané v rejstříku nebo na zapsaném podílu jejím jsou podmíněny zápisem v rejstříku; při tom chrání se původní i pozdější nabyvatel zástavního práva v důvěře co do zápisu v rejstříku o vlastnictví k zapsané lodí a o zástavním právu jím nabývaném.

Po vzoru francouzského a italského práva převzal náš zákon k ulehčení nákladné nyní stavby lodí a k usnadnění úvěru stavebního (dle analogie stavebního úvěru při domech) i novou pro naše právo instituci, totiž hypotéku na loď ve stavbě jsoucí (navire en construction, nave in costruzione). Také k nedostavěné ještě lodí může věřitel nabýti práva zástavního a stavebník může k ní zřídití hypotéku, arci zde jen se souhlasem stavitele (loděnice), u něhož loď je ve stavbě, vykázaným listinou ověřenou soudně nebo notářsky. Zápisy tyto dějí se ve zvláštním oddělení rejstříku.

O provedeném zápisu a obsahu jeho vydá obchodní soud žadateli list rejstříkový a učiní spolu sdělení o platném obsahu zápisu plavebnímu úřadu.

Rejstříkový list dlužno na lodí chovati jakožto povinnou listinu lodní.

Obchodní soud nařídí výmaz lodí z rejstříku, když loď podle sdělení plavebního úřadu zahynula nebo je přes rok nezvěstnou (v oblastech arktických alespoň po tři léta) nebo prohlášena byla za neopravnou, nebo pozbyla-li podle odnímacího výroku

plavebního úřadu práva vlajkového. Výmaz lodí z rejstříku nedotýká se platnosti zástavních práv, zápisem dříve již vzniklých.

§ 24. Podpora námořní plavby a jiné předpisy.

I. K povzbuzení domácí podnikavosti co do stavby a j. získání lodí a provozování námořní plavby zmocňuje zákon všeobecně ministerstvo obchodu, aby v dohodě s ministerstvy veřejných prací a financí poskytlo v případech, kde toho vyžaduje obecný zájem státní, loďařským podnikatelům příspěvky neb úvěry k získání lodí.

Při tom může si vyhraditi vliv na určování lodních tarifů dopravních a ustanovení plavebních linií, vymíniti si výkony a služby pro účely státní a veřejné (jako dopravu poštovní a pod.), rovněž zajistiti si také i zástavní neb užívací práva k lodím neb k jiným kusům majetku loďařských podniků.

Podpory a výhody ke stavbě nových lodí mohou se poskytnouti zvláště tehdy, užije-li se ke stavbě pomůcek a strojů, vyrobených v tuzemsku.

Lodím věnovaným dovozu nebo vývozu domácímú možno poskytnouti příspěvky a výhody úměrné prospěchu, jež přinášejí celkovému státnímu hospodářství, není však jasno, jde-li tu rovněž jen o podpory s t a v e b n í, či o podporu p l a v b y námořní po případě subwencemi traťovými nebo milovými.

II. V předpisech o lodní p o s á d c e a průkazech její způsobilosti zákon chrání ty, kdo již před převratem nabyli v bývalé monarchii formální kvalifikace pro službu lodní nebo splnili alespoň podmínky k ní. Lodní posádka skládá se z velitele lodí (kapitána), lodních důstojníků, lodního mužstva a ostatních osob ustanovených na lodi, zákon obsahuje však jen ohledně kapitána d á l n é a v e l k é p o b ř e ž n í plavby předpisy o vydání kapitánského patentu tomu, kdo nabyl do převratu kapitánského patentu v Rakousku a v Uhersku, nebo kdo splnil alespoň podmínky pro dosažení kapitánského patentu do 28. října 1918 platné, kdežto podmínky pro oprávnění k m a l é pobřežní plavbě a průkaz způsobilosti prvního strojníka (odpovědného správce strojů), strojníků, topičů a ostatní lodní posádky budou upraveny nařízením.

Aby se znenáhla připravil dostatečný kmen domácích osob, pro námořní službu způsobilých, jest k nařízení plavebního úřadu loďař požívající státních příspěvků neb úvěrů k získání lodí, po

předchozím slyšení povinen přijmouti do lodní služby na dobu nejvýše jednoho roku osoby, označené úřadem, s nařízenou přípravou pro službu lodní, aby vyhověti mohli podmínkám potřebným k získání úředních průkazů způsobilosti.

III. Pravidla dosud v Rakousku platná platí prozatím i pro plavbu a řízení československých lodí námořních, pro vyhýbání se a pomoc při úrazech, jakož i pro opatření bezpečnostní, pro užívání světel, signálův a vlajek, pro telegrafování a vůbec pro lodní službu. Také všeobecně, pokud náš zákon vlajkový nemá ustanovení a pokud nebudou vydána ustanovení nová, platí u nás normy námořního práva bývalého Rakouska, ať vydané zákony, ať nařízeními, ať obyčejověprávní, s vyloučením těch, jež se staly bezpředmětnými, pokud hledí výlučně k místním poměrům a zařízením mimo území republiky Československé. Zrušen toliko zákon ze dne 7. května 1879 č. 65 ř. z., (čl. XVI. uherských zákonů z roku 1879) o registrování námořních lodí i s prováděcími nařízeními, ostatní zákony však jen, pokud novému vlajkovému zákonu odporují.

V platnosti zůstávají též pravidla mezinárodních úmluv přijatých hlavními státy námořními, tak zejména mezinárodní úmluvy ze dne 23. září 1910 o srážkách lodí, o pomoci a záchraně na moři, mezinárodní zdravotnické úmluvy pařížské ze dne 3. prosince 1903 a mezinárodní smlouvy radiotelegrafické ze dne 5. července 1912.

IV. Náš vlajkový zákon ponechal (§ 36.) výslovně v platnosti mezinárodní smlouvu radiotelegrafickou ze dne 5. července 1912 (vyhlášena v Rakousku min. nař. z 5. června 1913, č. 105 ř. z.), podle které jsou jiskrové stanice pobřežní a palubní bez rozdílu soustavy, jíž používají, zavázány k vzájemné výměně jiskrových telegramů (čl. 3.) a státy se zavázaly, spojití pobřežní stanice zvláštními vedeními s tuzemskou sítí telegrafní nebo umožnití jinými opatřeními rychlou výměnu telegramů mezi pobřežními stanicemi a sítí telegrafní (čl. 5.). Jiskrové stanice jsou zavázány volání o pomoc bez rozdílu, odkud pochází, přijímatí, zodpovídati a jim náležitě vyhověti (čl. 9.). Radiotelegrafická konvence je platna od 1. července 1913 na neurčitou dobu, výpověď je účinná jen pro vládu, která ji dala.

Udílení státních koncesí, libovolně odvolatelných, ke zřízení a provozu jiskrových telegrafních stanic lodních bylo v Rakousku upraveno min. nař. ze dne 7. ledna 1916, č. 11. ř. z. (za mobilisace

a války má býti stanice zavřena (čl. 5.), požádá-li o to některá státní pobřežní stanice, má lodní stanice ihned přerušiti svou korespondenci).

Dle min. nař. z 1. března 1912, č. 43, ř. z. stát zřizoval k žádosti vlastníka lodí na rakouských lodích vlastní c. k. telegrafní úřady. Týmž nařízením vydány normální předpisy pro zřizování a provoz těchto lodních úřadů a zřízen inspektorát jiskrové telegrafie v Terstu.

V. Obchodní lodí stýkají se se všemi krajinami světa a mohly by tudíž snadno státi se přenositelem nákazy. Zejména asijský mor a později žlutá zimnice daly tudíž podnět k obsáhlé soustavě námořních kontumací čili karantén. Předpokládá se, že náказа je nebezpečna jen pro určitou dobu. Jestliže loď a její pasažéri ztrávili určenou dobu v úplné odloučenosti, aniž se na lodí vyskytly příznaky nemoci, byla loď propuštěna k volnému styku. Všeobecný námořní reglement zdravotní v Rakousku (cís. nař. z 13. prosince 1851, čís. 41. ř. z. z r. 1852) dosud platný vztahuje se pouze na mor a žlutou zimnici, upravuje zejména zdravotní pasy (patente libera, non libera, a tato opět netta, brutta a brutta aggravata), předpisuje lhůty tří nedělní a dělí zdravotní opatření v observaci (loď je po určitou dobu vyloučena z volného obcování za účelem pozorování) a v přísnější kontumaci (nejdéle 40 dní), při které se i zboží vylodí a čistí, osoby se v námořních lazaretech určité proceduře podrobují atd., vše arci za zvláštní taxy kontumální. Tohoto řádu bylo analogicky užíváno, i když se v Evropě v druhé polovici 19. stol. počala opět objevovati cholera. Po silné epidemii cholery r. 1892 smluven na mezinárodní zdravotní konferenci v Drážďanech r. 1893 stejnoměrný postup četných států proti cholery nákaze dle tehdejšího stavu vědy (lhůty 7denní, loď se líší v navires indemnes, suspects, infectés atd., nákazy prosté, podezřelé, zamořené atd.). Pro ochranu proti dobytčím nákazám platí i na moři obecné předpisy zákonů z 29. února 1880, č. 35. a 37 ř. z. k zamezení dobytčího moru.

Dne 3. prosince 1903 byla v Paříži uzavřena mezi většinou států evropských, pak i Egyptem, Persií a Americkou Uníí mezinárodní zdravotní úmluva, v Rakousku vyhlášena pod č. 81. ř. z. z r. 1911 o opatřeních proti moru nebo choleře, líšící v oddílu III. loď rovněž na nakažené (infectes), ne-

podezřelé (indemnes), podezřelé (suspects) (dohled 5denní) a normující zvláště bedlivě hubení krysl loďních.

Každá země musí opatřiti alespoň jeden přístav na pobřeží každého svého moře výstrojem dostačujícím přijmouti loď, ať jest její zdravotní stav jakýkoliv. Vlády oznámí si přístavy, které jsou u nich otevřeny pro věci přicházející z přístavů morem či cholou zamořených (čl. 35. a 36.). Pro země mimo Evropu dány ve smlouvě zvláštní předpisy (zvláště o opatřeních v Rudém moři, Suez, Perském zálivě, pro poutnické lodě, o námořnickozdravotní karanténě radě v Egyptě, nejvyšší zdravotní radě v Cařihradě atd.). Nemocniční lodí osvobozeny mezinárodní úmluvou z 21. prosince 1904 v Haagu od státních přístavních poplatků v čase války (vyhláš. pod čís. 193. ř. z. z r. 1913) jako součást úmluv druhé haagské konference mírové.

VI. Poplatky přístavní jsou tak staré jako obchodní plavba sama. Bylať svůdnou myšlenka učiniti loď objektem dávkové povinnosti a rozmanitá zařízení v přístavech, byť i ne vždy vyhovující, dávala k nim vhodnou záminku. Vznikla pestrá mozaika všemožných dávek a tax, jež teprv znenáhla uváděny v jednodušší systém.

V Rakousku unifikovány dávky zák. z 10. června 1883 čís. 108 o poplatku přístavním. Tento platí se za přistání do kteréhokoliv přístavu, v kterém bylo předsevzato nějaké jednání (operace) obchodní, a to jednotnou sazbou dle rejstříkových tun, stoupající dle nosností lodí (pro rakouské a smluvní cizí lodí 8—78 h za tunu, jiné cizí 3 K); provádějí se táž obchodní operace po řadě v několika přístavech, platila se v těchto snížená sazba 2—10 h. Liniové parníky jezdící dle předem vyhlášených řádů podél tuzemského pobřeží platily přístavní poplatek 4—50 h pouze v přístavě výjezdním, nikoli v dalších. V jistých případech, zvl. při přistání následkem vis major, odpadlo placení dávky. Rovněž pro válečné lodí a různé zábavní jachty.

Dále platily rak. lodí v přístavech, kde se nalézaly c. a k. konsuláty, konsulární plavební poplatek dle tarifu z r. 1846 sazbou dle prostorových tun vyměřenou, a pak pevné taxy za jednotlivé konsulární úřední výkony v zájmu lodí předsevzaté.