

tých podmínek k vyučovacíím účelům vyráběti a přechovávatí a ministerstva národní obrany, železnic a pošt dovážeti z ciziny zařízení radiotelegrafní a radiotelefonní. Ze zákona je zřejma snaha státu, zabránit zřizování tajných bezdrátových stanic, míti všechny radiostanice v patrnosti, zabrániti nedovolené výrobě a prodeji, zameziti podloudný dovoz radiotelegrafních zařízení z ciziny, chrániti telegrafní tajemství, zameziti rušení státního telegrafního provozu a pod. O koncesích na radiotelegrafní stanice chystá se prováděcí vládní nařízení.

Právní úprava bezdrátové telegrafie jest arci povahy prozatímní, teprv vědecký rozvoj a praktické upotřebování radiotelegrafie poskytne pevné základy k řešení definitivnímu.

Mezinárodní dopravní politika.

§ 51. Vývoj dopravních konvencí mezinárodních před válkou.

I. Dopravní prostředky a zejm. železnice patří k úvazkům, státu vespeklem nejúčinněji spojujícím. Má-li se doprava bez potíží, závad a třenic vyvíjeti na větším území, několik států zahrnujícím nebo vyspěti dokonce v dopravu světovou, musí býti mezi státními nebo i soukromými správami různých odvětví a prostředků dopravních (na př. mezi poštou, železnicí, paroplavební společností) neustále uzavírány a obnovovány nescetné smlouvy (provozní, náhradní a pod.). V každém téměř okamžiku jest pošt, telegraftů, telefonů, lodí, letadel, železnic používáno tisícero-násobně bez zřetele na hranice států. Zejm. u železnic jsou skoro vždy přirozené konečné, »přípojně«, stanice nikoli na samých hranicích státu, nýbrž v jisté vzdálenosti od nich již na území sousedního státu, v němž pak cizí stát provádí provoz až do samé stanice přípojně nebo ještě i v ní a vykonává tím i jistá oprávnění, jinak jen domácímu státu příslušející, a vedle železničních úřadují na cizích územích státních dle vlastních domácích zákonů i úředníci poštovní, celní a finanční, druhdy stát jeden vůbec nebo jeho erár bývá podroben jurisdikci státu druhého. Podmínky mezistátního dopravního styku jsou pro doby míru upraveny pečlivě do nejmenších podrobností, pro případ války není však v nich vůbec dohody, aniž vůbec pomýšleno na možnost udržení byt sebe skrovnější dopravy v zápletkách válečných.

Při úmluvách s cizími státy jde mezi státy sousedícími zejm. o snadné připojení tuzemské vozby k zahraniční,

nebo i o založení pohraničných drah spojovacích na území cizího státu. Skutečné smlouvy mezinárodní mezi větším počtem států vespolek uzavřené pak mají, jako na př. bernská úmluva z 15. května 1886, za účel technické ujednacení železniční dopravy (jednotnost rozchodu kolejí, vozidel, kol, celněbezpečné zařízení uzavírky železničních vagonů v dopravě mezinárodní) nebo jako bernská konvence ze 14. října 1890 předpisy o mezinárodní nákladní dopravě železniční vůbec. Pro vzájemnou dopravu mezi železnicemi sousedících států bývají pak ještě uzavírány úlevy zvláštní, jako na př. mezi Rakousko-Uherskem a Německem z 25. února 1902 stran věcí dle mezinárodní úmluvy z dopravy vyloučených nebo jen podmíněčně připuštěných.

Mezinárodním sdružením soukromou dohodou z 20. prosince 1892 ustaveným byl spolek německých správ železnicích, který zahrnoval Německo, Holandsko, Belgii, Lucembursko, Rakousko-Uhersko, Rumunsko a v jehož stanovách byly dopravní sazby, vzájemné používání vozů a j.

II. Úprava komunikací a transitu osob, vozidel a nákladů smlouvami mezinárodními vyvinula se zvláště od počátku století devatenáctého v těch směrech, kde mezistátní styky byly nejčastější. V časovém pořadu byla nejprve řešena otázka plavby po řekách několika státům společných na podkladě zásad prohlášených vídeňskou kongresní aktou z 9. června 1815. Teprve v letech 1857, 1861 a 1863 uzavřeny pak další dohody o výkupu plavebních poplatků v úžinách Sundu a Beltu, na Labi a Šeldě. Od r. 1865 následovaly opět nejprve mezinárodní smlouvy v oboru dopravy zpráv, a sice pařížská konvence o zřízení všeobecného telegrafního spolku všech zemí evropských i některých mimoevropských s kanceláří v Bernu. O poště uzavřena bez velkých obtíží první konvence v Bernu 9. října 1874, kde zřízen všeobecný spolek poštovní. Dne 14. března 1884 učiněno v Paříži ujednání o kabelech podmorských, od polovice let osmdesátých následuje nejprve dne 15. května 1886 bernská dohoda jednak o plombování nákladních vozů, podléhajících celní prohlídce, jednak o technické jednotnosti železnic, a dne 14. října 1890 bernská konvence o mezinárodní nákladní dopravě železniční. V touž asi dobu počínají nové úmluvy o dopravě námořní a vnitrozemské. Dne 29. října 1888 následovala úmluva o zaručení

volného používání průplavu Suezského (ve světové válce nebylo neutrality tohoto průplavu šetřeno, nyní Německo trvale uznalo teritoriální svrchovanost Anglie nad průplavem Suezským na místě Turecka), dne 4. února 1898 učiněna úmluva o c e j c h o v á n í l o d í pro plavbu vnitrozemskou (vzájemné uznání certifikátů), dne 21. prosince 1904 konvence o osvobození n e m o c n í c h l o d í od dávek a poplatků ve přístavech za války. Dne 3. listopadu 1906 uzavřena v Berlíně mezinárodní úmluva o b e z d r á t o v é t e l e g r a f i i, dne 11. října 1909 úmluva v Paříži o podmínkách p ř i p u š t ě n í a u t o m o b i l ů k jízdě cizími státy a dne 19. září 1910 dohoda v Bruselu o srážkách a v ý p o m o c i i z á c h r a n ě na moři (z konvence této byly vyloučeny lodi válečné).

Celkem jeví se předválečná mezinárodní úprava m e z i s t á t n í h o t r a n s i t u osob, vozidel a nákladů, sice dosti jednotnou po stránce odbornětechnické, ale nepřilíš dalekosáhlou po stránce ochranné a hospodářské.

Veškeré tyto starší úmluvy byly i se všemi pozdějšími revizemi a dodatky v mírových smlouvách r. 1919 (čl. 282 až 289) zachovány v platnosti; naší republice pak uloženo přistoupení do 12 měsíců od platnosti mírové smlouvy k nejdůležitějším z těchto konvencí a k jejich změnám či novým úpravám, jež by do pěti let od platnosti míru byly se schválením rady Svazu Národů ujednány (čl. 20 vers. smlouvy z 10. září 1919).

§ 52. Předmět jednotlivých starších smluv dopravních.

I. Mezinárodní smlouva v Paříži, dne 11. října 1909 k úpravě a všemožnému usnadnění mezinárodní jízdy a u t o m o b i l o v é obsahuje předpisy ryze technické, směřující ke zvýšení osobní i veřejné bezpečnosti.

1. Alby byl a u t o m o b i l připuštěn v mezinárodním styku k jízdě po cestách veřejných, musí býti buď vyzkoušen u příslušného úřadu, nebo u sdružení tímto úřadem ustanoveného, nebo se musí úplně shodovati s typem již takto schváleným.

2. Řidič a u t o m o b i l u musí míti vlastnosti, jež skýtají dostatečnou záruku pro veřejnou bezpečnost, a míti k řízení automobilu při jízdách mezinárodních povolení příslušných úřadů, jež se vydává po předchozí zkoušce způsobilosti a ne osobám mladším 18 let.

3. Na doklad pro oběh mezinárodní, že podmínky co do vozu i co do osoby řidičovy jsou splněny, bude příslušný tuzemský úřad nebo sdružení vydávati mezinárodní jízdní certifikáty, jež poskytnou volný přístup k cirkulaci ve všech ostatních státech smluvních a budou v nich uznány za platné bez nové zkoušky. Toto uznání může však býti odepráno, není-li majitel neb řidič příslušníkem některého ze smluvních států.

4. Konvence upravuje též rozeznávací štítky pro určení státní příslušnosti a výstražné přístroje (trubky, svítilny), předpisy zvláštní pro trojkolky a motocykly, pro vyhýbání a předjíždění vozidel, pro umístění výstražných tabulek na veřejných cestách, povinnost řidičů zachovávatí platné zákony a předpisy pro jízdu po veřejných cestách země, kterou projíždějí.

K této konvenci přistoupily již dříve všechny evropské státy, některé i pro své osady (tak již r. 1910 Rakousko-Uhersko a nyní též naše republika listinou z 28. února 1921; smlouva vyhlášena 31. prosince 1921 pod č. 505 sb. zák. a nař., její působnost pro nás počala dle čl. 13. dnem 1. května 1922).

II. Myšlenka světové Unie železniční vznikla ve Švýcarsku. R. 1878 bernská konference vypracovala osnovu mezinárodní úmluvy, druhá konference r. 1881 vyslovila zásadu zřízení mezinárodní kanceláře. Teprve r. 1890 došlo však v Bernu ke přijetí konvence, která tvoří důležitý mezinárodní dopravní řád pro přepravu nákladů na drahách železných.

1. Bernská konvence železniční ze 14. října 1890 vztahuje se na zásilky z území jedné ze smluvních stran do území druhého kontrahenta a sice přímými nákladními listy po tratích k mezinárodní dopravě určených, které buďtež zapsaný ve zvláštním seznamu a každoročně vyhledávány.

2. Každá taková dráha jest povinna převzítí mezinárodní přepravu zboží za podmínek článku 5., totiž podrobí-li se odesílatel předpisům dopravního řádu, je-li doprava možna hned a pravidelnými prostředky a nepřekáží-li vis maior neb důvody veřejné.

3. Pro mezinárodní nákladní dopravu, pro vzájemnou výměnu a sdělování zpráv i pro vybírání nezaplacených pohledávek mezi jednotlivými železnicemi zřízen v Bernu ústřední řád, který vede též seznam tratí, na něž se konvence vztahuje, a vydává zvláštní věstník »Bulletin du Transport International«.

4. K původní dohodě smluveny v pozdějších letech některé dodatky na revisních konferencích v Paříži r. 1903—1905, zejména t. zv. dodatečná úmluva z r. 1906 zavedla změny v řádech provozních.

Konvence, k níž přistoupily téměř všechny státy evropské pevniny bez Anglie, obnovena čl. 366 mírové smlouvy, naší republice uložen přístup do 1 roku.

Smluvní státy sice odmítly, jakožto porušení své suverenity, podrobiti se předpisům této mezinárodní úmluvy i pro svoji vnitřní dopravu, avšak závadám, jež plynou z nezbytného potom dualismu transportního práva pro přepravu jednak vnitřní, jednak mezinárodní, předešlo se tím, že četné státy, zejména i býv. Rakousko, Německo, Belgie a j., přizpůsobily své vnitřní provozní řády železniční bernské dohodě mezinárodní tím, že k textu mezinárodní dohody do vnitrozemských železničních řádů doslovně převzatému připojily jen některé dodatečné předpisy pro přepravu tuzemskou.

Mezi evropskými a jinými státy je dále mnoho pouze dvoustranných smluv o nákladní dopravě železniční.

III. V dopravě z p r á v (pošta, telegraf, telefon) se potřeba po souvislém transportu uvnitř státu a mezi státy projevovala nejcitelněji. Kosmopolitismus těchto dopravních prostředků vyvrcholil pak časem přímo v unie světové na podkladě těchto zásad:

1. Shodné zařízení kursů a založení tratí dle potřeb jednotné přepravy (přípoje transitní, přímé linie);
2. vyloučení soutěže mezi smluvními správami;
3. sloučení přepravních cen pro transit několika státy v jedinou sazbu a dělení přepravních poplatků jedním státem přijatých dle určitého klíče;
4. všemožné z j e d n o d u š e n í, u j e d n o c e n í a s n í ž e n í přepravních sazeb (cen) dle shodných soustav;
5. závazky dopravních ústavů každého státu k r o v n é m u mezinárodnímu p o s u z o v á n í všech zásilek a depeší;
6. s h o d n á t e c h n i c k á z a ř í z e n í, jako na př. stejná síla drátu a stejné přístroje na přímých linkách telegrafních a telefonních, shodné sladění vln při radiotelegrafii.

IV. V politicky roztržitém Německu shledáváme stopy mezinárodní úpravy p o š t o v n í c t v í již na obratu 17. a 18. stol. Od r. 1802 uznávány partikulární smlouvy mezi jednotlivými skupi-

nami států, avšak ještě koncem let 1830. platil na př. mezi Rakouskem a Pruskem odesílatel porto jen ke hranici státu, porto druhého státu platil příjemce. Mezinárodní úmluvy směřovaly tudíž především ke stanovení přímých sazeb, jež platil za celou přepravní trať buď jen odesílatel, nebo příjemce, a poštovní správy pak prováděly vzájemné súčtování z počátku individuelní (u každé zásilky), později paušálně dle číslic průměrných. Když potom zkušenost ukázala, že alespoň v dopravě listovní jest vzájemnost korespondence skoro úplná (ve velkém průměru na každý dopis následuje odpověď, takže celkový počet dopisů z jednoho obvodu do druhého a naopak jest stejný), odpadla při styku států bezprostředně sousedících nutnost vzájemného súčtování a každý stát podržel porta, jež vybral. (Jinak jest ovšem při přepravě balíčků, kde o vzájemně rovném počtu zásilek není řeči.)

Při zásilkách jdoucích přes třetí státy (transitních) se potíže ještě stupňovaly, na př. Německo mělo za dopisy určené jen do zemí evropských sedm různých sazeb, Francie 6, Anglie 9. Bylo velkým pokrokem, když poštovní správy našly východisko v přípustění uzavřeného průchodu (transitu) zásilek a placení transitu dle jednotek v á h y provážených balíčků. Uzavírány nejprve poštovní smlouvy mezi státy sousedícími, zejména uzavřen r. 1850 po dlouhých obtížích německo-rakouský spolek poštovní, k němuž záhy přistoupily všechny ostatní poštovní správy německé (téhož roku utvořen německo-rakouský spolek telegrafní, brzy po zavedení telegrafu). R. 1863 svolán návrhu Spojených států amerických všeobecný poštovní kongres do Paříže, který vedl nikoliv sice hned k závazné úmluvě mezistátní, avšak alespoň k dorozumění o jistých (31) shodných zásadách správních, jež měly býti jednotlivým státům vodítkem při uzavírání smluv poštovních. R. 1868 uveřejnil proslulý ředitel pošt severoněmeckého Bundu Dr. Stephan v úředním listě »Bundu« návrh na zřízení světového spolku poštovního a na svolání mezinárodní poštovní konference k tomu cíli. Návrhu chopilo se Německo a r. 1869 znovu zahájilo jednání, které však válkou francouzsko-německou zmařeno. Novou konferenci svolalo r. 1873 Švýcarsko (podnět od Německa); konala se r. 1874 v Bernu za účasti 22 států. Rychlé a úspěšné jednání umožnily znamenitě odborné práce německé. Usneseno založiti »Union générale des Postes«, utvořeno jediné veliké poštovní území, v němž zavedeno jednotné porto, k návrhu Belgie zřízena

v Bernu mezinárodní kancelář k obstarávání administrativních záležitostí ve styku jednotlivých poštovních správ. Kancelář vydává orgán »Union Postale« francouzsky, anglicky, německy. Náklady kanceláře hradí súčastněné státy dle 7 tříd. Další poštovní kongresy měly se konati vždy po 3 letech. Smlouva ratifikována r. 1875. Na kongresu pařížském r. 1878 spolek přezván »Union postale universelle«. Další kongresy konány v Lisaboně r. 1885, ve Vídni r. 1891, ve Washingtoně r. 1897 a v Římě 1906. Tyto poslední tři úmluvy byly mírovou smlouvou (čl. 283.) obnoveny a naší republice přístup uložen.

Mezinárodní doprava poštovní jest nyní upravena konvencí revidovanou v Římě dne 26. května 1906. Všeobecná Unie poštovní zahrnuje nyní přes 100 členů (států, kolonií atd.) o celkové rozloze 127.5 mil. km² (skoro celý svět) se 1.600 mil. obyvatel. Všecky tyto země tvoří jedinou poštovní oblast pro vzájemnou výměnu korespondence mezi jednotlivými poštovními ústavy. V celém území Unie zaručena jest svoboda transitu, z dopravy mohou tedy býti vyloučeny zásilky pouze z důvodů čistě věcných. Bezplatnost transitu byla opětovně navrhována a v mnohých mezistátních poštovních úmluvách již také uskutečněna, avšak pro celý obvod světové poštovní Unie nepřijata pro oprávněné námitky států, které provádějí pro jiné mnohem větší transiitní výkony, než samy přijímají (zejména Belgie, která již v r. 1874 provázela svým územím 20krát více dopisů a tiskopisů, než sama transitem přes cizí země přijímala). Pro průvoz listovních pytlů rozlišeny tudíž na kongresu v Římě r. 1906 čtyři stupně vzdáleností pozemní po 3000 km s pevnými mírnými sazbami za 1 kg a pro námořní přepravu 3 stupně, do 300 mořských mil, transporty přes 300 mil a do Severní Ameriky, transporty na všecky ostatní vzdálenosti, vedle toho pak při zásilkách ojedinelých pevné sazby.

Zavedení světových známek poštovních potkává se s nepřekonatelnými obtížemi, toliko pro zpáteční odpovědi zavedeny odpovědní kupony, jež vydává mezinárodní úřad v Bernu a provádí pak účtování mezi správami.

V. Mezinárodní Unie telegrafní, založená roku 1865 pařížskou konferencí a pozdějšími konferencemi zdokonalená je vůbec nejstarší ze všech mezinárodních smluv kolektivních a předcházela zvláště též samu Unii poštovní. Záhy po vynalezení telegrafu, již od r. 1849, byly uzavírány mezi jednotlivými

vými státy úmluvy partikulární (r. 1850 telegrafní svaz rakousko-německý, r. 1852 úmluva mezi Francií, Belgií s připojením Švýcarska a Sardinie, r. 1862 přistoupilo Holandsko ke skupině rakousko-německé a j.). R. 1875 konference petrohradská předsevzala odlišení základních zásad smlouvy od měnlivých prováděcích předpisů reglementárních. Pozdějšími konferencemi (zejména lisabonskou z 11. června 1908) byly změněny toliko tyto řady a tarify, kdežto v základech platí petrohradská úmluva z 18. července 1875 dosud a byla i s lisabonskou obnovena též čl. 283. mír. smlouvy versailské.

Zásada jednotného správního obvodu nebyla sice u telegrafu provedena, přes to telegrafní provoz fakticky zjednodušen a ujednocen.

1. Veškeré spolkové správy se totiž ve smlouvě zavázaly činiti telegraf přístupným ku všeobecnému použití, zabezpečiti tajemství depeší, pečovati o přiměřenou přepravu dostatečnými zařízeními, zejména zvláštními přímými linkami pro mezinárodní korespondenci, zachovávatí stejný pořad depeší co do expedice a vykonávati jen v určitém směru vliv na provoz telegrafní.

2. Každý má právo korespondovati pomocí mezinárodní telegrafie; státy se zavazují zajistiti tajemství a jistotu expedice telegramů, nepřijímají však ručení.

3. Telegramy náčelníků států a ministrů, vojenských velitelů a diplomatických zástupců mají přednost při expedici a mohou býti sepsány v šifrách. V transitu mohou šifer použiti také soukromníci.

4. Státy si vyhrazují zadržeti každý telegram, který by se zdál státu nebezpečný, nebo by se přičil zákonům země, veřejnému pořádku nebo dobrým mravům.

5. Každá vláda může, uzná-li to za potřebné, zastaviti na neurčito mezinárodní službu telegrafickou, musí však o tom bezodkladně zpravit každou smluvní mocnost.

6. Sazba poplatková musí býti jednotnou mezi dvěma stanicemi pro stejný dopravní výkon, nesmí tedy býti různou podle odesílatele nebo adresáta, nebo podle státu odeslání či určení. Sazby tyto se tvoří připočtením poplatků terminálních a transitních; sazby terminální jsou uvnitř státu stejné, nechť se telegram dopravuje po linii kratší neb delší. Všelická soutěž mezi státy co do telegrafní přepravy jest vyloučena.

7. Co do správy mezinárodní telegrafní Unie, má tato od samého svého vzniku zařízení, která sloužila za vzor Unii poštovní. Unie má mezinárodní kancelář (bureau international) v Bernu, jejíž náklady hradí státy příspěvky do 6 tříd odstupňovanými a která opatřuje od uzavření radiotelegrafické konvence berlínské stejné úkoly i pro telegrafii bezdrátovou.

Unie telegrafní zahrnuje nyní území 70.5 mil. km² s 1069 mil. obyv. Nepatří k ní americká Unie, kde většina telegrafů jest v rukou společností soukromých, a rovněž některé státy střední a jižní Ameriky, třebaš měly telegrafy státní, avšak i styk s těmito státy děje se fakticky rovněž dle zásad Unie, k nimž se také kabelové společnosti buď přímo formálně připojily, neb alespoň v praxi jimi se řídí. Naší republice uložen přístup do 1 roku a nabyt pro nás dle vyhlášky zahraničního ministerstva ze 14. dubna 1922 č. 112 sb. zák. a nař. mezinárodní působnosti dnem 10. dubna 1920.

VI. Smlouva o ochraně podmořských kabelů byla uzavřena v Paříži dne 14. března 1884. Již r. 1869 chystána k podnětu Spojených států konference k ochraně kabelů, s které sešlo pro válku francouzsko-německou. R. 1879 ujal se podnětu ústav pro mezinárodní právo v Bruselu. Po usnesení elektrického kongresu r. 1882 konána pak zvláštní konference v Paříži r. 1884. Konvence pařížské jest účastno 27 států. Vztahuje se na kabely ústící ve státech smluvních, v jejich koloniích neb državách (mimo vody pobřežní) a podle pravidel zákonných položené. Státy se zavázaly, že navrhnou zákonodárným sborům vydání zákonů k potrestání těch, kdož by úmyslně nebo z hrubé nedbalosti kabely převali nebo poškodili. Vedle trestů budiž stanoveno i ručení za škodu a ušlý zisk. Naopak lodí, jež obětovaly kotvy, sítě, či jiná zařízení, aby nepoškodily kabel, buďtež odškodněny. Vyloučeny jsou případy nebezpečí neb akcí válečných. Státy mají si navzájem sdělovati veškeré vnitřní zákonné předpisy, týkající se kabelů. Přístup ke konvenci jest diplomatickou cestou oznámiti francouzské vládě, která o něm zpraví ostatní mocnosti. Vystoupiti ze smlouvy lze po předchozí jednoroční výpovědi. Nedá-li se výpověď včas, prodlužuje se platnost smlouvy o další rok.

Mírovou smlouvou byla konvence obnovena, naší republice přístup uložen nebyl.

§ 53. Mezinárodní doprava od mírových smluv (úmluva o svobodě transitu).

Již do článku 23 lit. e) mír. smlouvy versailleské (v oddílu o společnosti národů) pojata byla jakožto provedení zásad vyslovených presidentem Americké Unie Wilsonem v jeho 14 člancích, některá ustanovení, zajišťující pevnějším právním podkladem svobodu mezinárodních styků dopravních po souši i po vodě, především svobodu transitu, která spočívala dosud hlavně toliko na zvykově uznané slušnosti mezinárodní. Zejm. zavázali se v čl. 23, lit. e) členové společnosti národů učiniti nutná opatření, aby zabezpečili jistotu o zachovávání svobody styku a průvozu, jakož i slušné nakládání s obchodem, provozovaným od kteréhokoliv člena společnosti. Provedení obou těchto zásad vůči státům ve světové válce poraženým, jest ohledně komunikací a transitu obsaženo v samých smlouvách mírových. Některá všeobecná ustanovení mají však za úkol zavést mezi všemi smluvními stranami určitý řád právní pro jisté dopravní cesty a řešení mezinárodních sporů dopravních. Na vyzvání společnosti národů sjednána byla na konferenci zástupců 44 států (i bývalých čtyřspolkových, kromě Turecka) v Barceloně na jaře 1921 za tím účelem úmluva o svobodě transitu, doložená statutem, soustřeďujícím veškerá materiální ustanovení o svobodné přepravě transitní (convention et statut sur la liberté du transit, convention and statute on freedom of transit.) Statut vztahuje se pouze na dopravu po železnicích a vodách vnitrozemských; doprava po silnicích byla z úpravy vyloučena pro obtíže účinné kontroly, o dopravě vzdušné uzavřena zvláštní mezinárodní úmluva v Paříži dne 13. října 1919.

Za transitní pokládá se všeliká přeprava (osob, zavazadel a zboží, lodí, člunů, vagonů a j. dopravních prostředků), která počala a má se skončiti mimo hranice státu, jehož územím se transit děje.

Smluvní státy jsou povinny usnadňovati svobodný transit po vhodných k tomu a používaných železnicích a vnitrozemských vodách svého území, pro zacházení s přepravami transitními vytčena zásada rovnosti bez rozlišování národnosti nebo poměrů vlastnických. Nové železnice nebo vodní cesty pro účely transitní zřizovati se ovšem neukládá.

Zakazuje se vybírati za vstup nebo výstup transitičního zboží poplatky celní kromě dávek k úhradě skutečných dozíracích a správních výloh a jen dle zásady rovného zacházení.

Také transitiční tarify dopravní buďtež sestaveny tak, aby co nejvíce usnadňovaly mezinárodní provoz, a ovšem dle zásady rovného zacházení bez rozdílu národnosti a vlastnických poměrů (ovšem není tím vyloučena ochrana domácího průmyslu poskytováním zvláště zlevněných tarifních sazeb, transitiční dopravě nepřístupných).

Státy mohou k ochraně proti nezákonnému stěhování se osob nebo proti přívozu zakázaného zboží či proti rozšiřování nálezů zvířecích nebo rostlinných, zavést jistá obmezení svobody transitiční nebo opatření kontrolní a v případě vážných událostí ohrožujících bezpečnost státu nebo životní zájmy země, učiniti výjimečné a přechodné odchylky od ustanovení statutu.

Statut o svobodě transitu zůstane v platnosti i v době války v míře slučitelné s právy a povinnostmi států válčících a neutrálních.

Úmluva ani statut nemají dle závěrečného protokolu překážeti tomu, aby doprava vnitrostátní, dovoz i vývoz, neměly dočasnou prioritu před hospodářsky méně důležitým transitem, znamenají-li pro stát životní zájem.

S druhé strany musí zásada svobody transitu býti respektována i při zásilkách poštovních (dle madridské úmluvy z 30. listopadu 1920), třebaž tyto nebyly v čl. 1. statutu výslovně uvedeny.

§ 54. Mezinárodní politika ohledně vodních cest vnitrozemských.

I. O splavných řekách vyslovil již francouzský revoluční výbor r. 1792 zásadu, že řeky jsou společným a nezcizitelným vlastnictvím všech krajů, jimiž protékají, a že žádný stát nemá si osobovati práva výhradního jich držení a brániti sousedním státům pobřežním, aby byly účastny stejné výhody, používati jich pro svou plavbu. R. 1814 uskutečnila konvence pařížská tento mezinárodní program poprvé na Rýně, kde zavedeno zobecnění této řeky a spoluspráva pobřežních států.

Vídeňský kongres r. 1815, jenž po převratech způsobených válkami napoleonskými sjednával mír, obrátil svůj zřetel ke komunikacím a dopravě mezinárodní jako prostředkům k oživení pokleslého hospodářského života, a přijav zásadu francouz-

ského revolučního výboru, vyslovil v čl. 108 a 109 vídeňské akty kongresní zásadu svobodné plavby nejen na hlavních tocích mezinárodních, nýbrž i na jejich přítocích. Za mezinárodní byly pokládány ony splavné řeky, které dělí několik států nebo jimi protékají.

Tyto státy byly zavázány upravití společnou dohodou vše, co se vztahuje k plavbě, dle zásady, že plavba po celém toku takových řek od místa, kde počíná jich splavnost, až k ústí do moře bude úplně svobodnou a že nesmí se v ní v ohledu obchodním nikomu zabraňovati, podrobí-li se příslušným řádům plavebně policejním.

Tyto zásady v dalším vývoji daly podnět k mezinárodním úmluvám o úpravě plavebního režimu vedle Rýna také na jiných splavných řekách, jako na Labi, Pádu, Dunaji, Nigru, Kongu a j.

Mírová konference po světové válce upravila režim mezinárodních řek ve střední Evropě v podstatě dle zásad vídeňského kongresu z r. 1814, ovšem s některými odchylkami, zároveň však ustanovila (čl. 338 sml. versail.), že režim mírovou smlouvou stanovený, bude nahrazen řádem, sjednaným obecnou úmluvou států o vodních cestách významu mezinárodního.

Úkol sjednání této obecnou úmluvu byl svěřen všeobecné konferenci pro komunikace a transit, konané na jaře 1921 v Barceloně za účasti 44 států všech dílů světa (neúčastnila se Americká Unie a Turecko).

Z porad této komise vyšla úmluva a statut o svobodě transitu a úmluva a statut o režimu splavných cest mezinárodního významu, a prohlášení, kterým se uznává vlajkové právo států, jež nemají mořského pobřeží.

1. Za splavné cesty mezinárodního významu pokládají se veškeré, k moři a od moře přirozeně splavné části vodní cesty, která na svém přirozeně splavném toku odděluje nebo protéká různé státy. O splavných cestách, pro které jest zřízena mezinárodní komise i ze států nepobřežních, platí některá zvláštní ustanovení.

2. Na těchto vodních cestách povolí každý smluvní stát svobodné provozování plavby loďm a člunům kteréhokoliv jiného ze smluvních států — toliko místní dopravu cestujících a zboží mezi přístavy svého státu (malou kabotáži) může každý pobřežní stát vyhraditi své vlastní vlajce a statut nevzta-

huje se na plavbu lodí a plavidel válečných, policejních, dozorcích i jiných, která vykonávají z nějakého důvodu veřejnou moc (čl. 3).

3. Při provozování plavby platí pro všechny smluvní státy *z á s a d a r o v n ě h o n a k l á d á n í*, na těchto splavných cestách nebude společně ani jednotlivcům dáno nijaké výlučné privilegium plavební (čl. 4).

4. Ani na trati ani při ústí splavných cest mezinárodního významu nesmějí se vybíratí jakékoliv jiné dávky než pouze k přiměřené úhradě nákladů na udržování splavnosti nebo na zdokonalení splavné cesty a přístupu k ní nebo jako příspěvek na výlohy učiněné v zájmu plavby, tyto dávky budou pak stanoveny dle těchto nákladů (čl. 7). Zásadu úplné bezplatnosti vodních cest, dříve často požadovanou i připouštěnou, konference tedy nepřijala, jelikož by leckteré státy zanechaly vůbec provádění nákladných prací udržovacích a zlepšovacích, kdyby jejich úhrada plně zatěžovala jejich rozpočet. Ovšem ani barcelonskou úmluvou není vyloučeno poskytnutí rozsáhlejších výhod svobodnému provozu plavby zvláštními smlouvami mezistátními (čl. 20). Od navrhovaného zavedení povinné společné finanční správy (*bourse commune*) vodní cesty pobřežními státy bylo rovněž upuštěno.

5. Také pro používání *p ř í s t a v ů*, zejm. i co do dávek a poplatků přístavních, místních potravních a spotřebních daní, zaručuje statut úplně stejné nakládání s příslušníky, zbožím a vlajkami všech smluvních států, celní poplatky nesmějí se vybíratí vyšším obnosem než na jiných celních hranicích dotyčného státu. (čl. 9).

6. Pobřežní státy mají povinnost prováděti na svém území nutné práce k *p r a v í d e l n ě m u u d r ž o v á n í* vodní dráhy, jak bylo uznáno již kongresní aktou vídeňskou z r. 1815, nové však jest nyní, že pobřežní stát má ze závažných důvodů právo požadovati od ostatních pobřežních států přiměřený příspěvek k nákladům tohoto udržování. Výkon nutných prací *z l e p š o v a c í c h* jiným pobřežním státem žádaných nemůže stát odmítnouti (leďa z důvodů svých životních zájmů, na př. bezpečnosti a obrany státu), nabídne-li žádající stát hrazení příslušných nákladů zařizovacích i převzetí přiměřené části tím zvýšených výloh udržovacích, může však zmocnití stát, který o tyto zlepšovací práce požádá, aby je provedl místo něho (čl. 10).

7. Každý ze států pobřežních obstarává správu těch splavných cest, které jsou pod jeho svrchovaností nebo právomocí,

zejm. vydává plavební řády a bdí nad jejich prováděním, ač není-li opačných ustanovení nějaké dohody nebo smlouvy zvláštní (celní opatření, policii, zdravotnické prostředky), jak je tomu ohledně Labe i Dunaje (čl. 12).

8. Pro mezinárodní komise říční vytýká statut o režimu splavných cest mezinárodního významu alespoň tento minimální obor působnosti:

a) vypracování plavebních řádů,

b) označování vhodných prací pro udržování vodních děl a pro udržování splavnosti i kontrola prací zlepšovacích,

c) schvalovati vybírání dávek (čl. 14).

9. Statut zůstane v platnosti i v době válečné v míře slučitelné s právy a povinnostmi států válčících a neutrálních.

10. Barcelonská konference doporučila posléze interesovaným státům jakýsi vzor přístavního statutu bez jakéhokoliv závazku k ratifikaci, který by platil pouze pro přístavy, jež budou zvláštními akty podřízeny režimu mezinárodnímu, a který stanoví svobodu používání přístavů mezinárodních a rovnost nakládání se všemi vlajkami, předpisy o poplatcích udržovacích a správních, o režimu svobodných pásem a skladů, svobodě transitu atd. Řád se nevztahuje na malou kabotáž námořní (pobřežní plavbu mezi přístavy téhož státu).

II. Mírovými smlouvami postavena internacionalisace řek dotýkajících se území států poražených na poněkud širší základ. Za mezinárodní vodní dráhu pokládá se ne jako dosud pouze »tok přirozeně splavný«, nýbrž každý, jenž slouží více než jednomu státu za přirozený přístup k moři, ať již s překládáním s lodí na loď či bez něho, a tedy nejen určitá řeka ve smyslu geografickém, nýbrž celá splavná vodní síť včetně průplavů pobočných a spojovacích (čl. 331); dohodou mezi pořádnými státy pak lze prohlásiti celý vodní tok za mezinárodní, i když neslouží jako přístup k moři, dotýká-li se však zájmů více než jednoho státu. (Mírová smlouva s Rakouskem činí tak o dosud nesplavných řekách Moravě a Dyji v té části, která tvoří hranici mezi státem čsl. a Rakouskem, čl. 291.)

Za mezinárodní prohlášeny byly mírovými smlouvami z r. 1919 netoliko středoevropské veletoky, protékající několika státy, totiž Labe od ústí Vltavy, Vltava od Prahy (totiž od dolního konce přístavu holešovického — stavby uvnitř Prahy jsou z rozhodování mezinárodní komise vyňaty),

Odra od ústí řeky Opavice, Něman od Grodna, Dunaj od Ulmu, nýbrž také každá splavná část těchto vodních sítí, která od přírody slouží více než jednomu státu za přístup k moři, a dále i pobočné jejich průplavy a zvláště též (umělá) vodní dráha od Rýna k Dunaji, bude-li zbudována o velkém profilu (à grande section, nikoliv tedy pouze pro plavidla menších rozměrů).

Na cestách za mezinárodní prohlášených bude se s příslušníky, majetkem a vlajkami všech mocností nakládati na základě naprosté rovnosti se státem poříčním samým nebo se státem nejvyšším výhod používajícím (traitement le plus favorable).

Labe a Odra a po případě i Něman dány mírovými smlouvami do správy mezinárodních komisí. Labská mezinárodní komise čítá 10 členů, z nichž 4 vyšlou německé státy poříční, 2 Československo a po jednom V. Britanie, Francie, Itálie, Belgie (čl. 340 vers.), komise oderská čítá 9 členů, z nichž 3 vysílá Prusko a po jednom Polsko, Československo, V. Britanie, Francie, Dánsko a Švédsko. Na žádost některého poříčního státu ke společnosti národů bude i Něman dán do správy mezinárodní komise, složené po jednom členu ze zástupců států poříčních a ze 3 zástupců jiných států, označených společností národů (čl. 340 až 345 vers.).

Tyto komise vypracují bez odkladu návrhy na revisi dosaadvních mezinárodních dohod a řádů pro plavbu na těchto řekách, jež zůstanou v platnosti jen až do ratifikace návrhů komisemi učiněných a ovšem jen pokud neodporují ustanovením mírových smluv nebo obecné úmluvě, která bude učiněna (čl. 345 vers.).

Mezinárodní labská komise, mírovou smlouvou versailskou zřízená, vypracovala již novou plavební aktu labskou, která sjednána dne 22. února 1922 v Drážďanech. Ztížení labské plavby přerozmanitými poplatky bylo podnětem, že již vídeňský kongres r. 1815 stanovil pro ni liberálnější předpisy, prohlásiv provozování její za přístupné každému, kdo se prokázal patřičnými vlastnostmi a znalostmi. R. 1819 došlo k ustavení labské plavební komise ze států pobřežních (Rakouska, německých států i Dánska), která pak vypracovala první labskou plavební aktu z 23. června 1821, jež vstoupila v působnost dne 1. března 1922. Plavba po Labi za účely obchodními stala se vol-

nou, mělo dojíti i ke zmírnění cel labských. Akta vztahovala se na Labe od Mělníka dolů, jež nazýváno proto Labem konvencionálním. Časem navrhovány súčasťněnými státy další úlevy k ulehčení plavby na Labi, i sjednána zejm. dne 13. dubna 1844 »a d i c i o n á l n í a k t a« v Drážďanech, od 1. července 1863 vybíráno pouze jediné labské clo ve Vitemberce a smlouvou z 22. června 1870 mezi Rakouskem a severoněmeckým bundem labská cla zrušena úplně.

Mezinárodní síť labská zahrnuje dle nynější plavební akty Labe od stoku s Vltavou až do širého moře a Vltavu od Prahy až do stoku s Labem. Mezinárodní labská komise, smlouvou versailskou zřízená, má za úkol bdít nad zachováváním volnosti plavby a nad udržováním dobrého stavu plavební cesty i nad jejím zlepšováním, dozírá na zachovávání akty plavební i na sazby podle ní stanovené, a koná veškerá nutná šetření a inspekce. Sídlem komise jsou Drážďany, delegáti, generální sekretář komise a jeho náměstek požívají obvyklých výsad diplomatických, povšechné výdaje komise rozvrhují se mezi zastoupené státy v poměru k počtu jejich delegátů v komisi.

Plavba po Labi jest volně přístupna lodím, člunům a vorům všech národností (ne pouze států signatárních), a stanovena pro příslušníky, majetek i vlajky všech národností v každém směru (také co do používání přístavů a veřejných míst pro nakládání a skládání zboží) naprostá rovnost nakládání jako se státem domácím nebo se státem největších výhod používajícím. Kromě cel, daní místních nebo spotřebních, nebo poplatků, v labské aktě stanovených, nesmí plavba býti postižena žádnými dávkami nebo mýty, průvoz po Labi je volný, lodí transiitní neplatí žádného cla aniž jakých poplatků transiitních. Poštovní správa čsl. může prováděti po Labi transiitní dopravu poštovních balíků z republiky čsl. nebo do ní bez intervence poštovní správy německé a bez poplatků. Veškeré úlevy, jež by kterýkoli pobřežní stát poskytl na jiných pozemních nebo vodních cestách pro dovoz, vývoz nebo průvoz, budou za těchž podmínek příznány i na Labi, rovněž dovozní a vývozní poplatky ze zboží nemohou býti v labských přístavech vyšší než přes kteroukoliv jinou hranici. Za používání staveb a zařízení přístavních (tedy i přístavů samých) je možno vybíratí poplatky a dávky v přístavech vyvěšené, avšak jen dávky přiměřené, stejné pro všechny vlajky a jen pokud bylo skutečně použito staveb a

zařízení, za jichž použití byly stanoveny. Veřejné poplatky lze vybíratí též za všelikou »veřejnou službu, zřízenou v zájmu plavby na Labi nebo v přístavě« labském (na př. službu vlečnou nebo lodivodní a pod.), avšak poplatky musí býti vyměřovány stejnoměrně a nepřevyšovati hodnotu vykonané služby.

Každý pobřežní stát jest povinen prováděti na své útraty práce, jichž vyžaduje udržování koryta, užívaných lodních stezek, osvětlování a označení plavební dráhy i odstraňování překážek nebo nebezpečí plavebních, a vůbec udržovati plavbu v dobrém stavu. Komise bude pracovati ku jednocení práva a pravidel platných pro obchod a plavbu po Labi, jakož i povšechných pracovních podmínek personálu plavebního na této vodní dráze zaměstnaného.

Ustanovení nové labské akty zůstanou plně v platnosti i v době válečné, pokud to lze sloučiti s právy a povinnostmi válčících a neutrálů. Kdyby válečné události donutily Německo k opatřením, jež by měla za následek zamezení volného průvozu Československa po Labi, zavazuje se Německo poskytnouti Československu, ač-li to nebude fysickou nemožností, jinou, co možná rovnocennou cestu, s výhradou, že budou zachována vojenská bezpečnostní opatření, jež budou žádána.

Starší smlouvy, konvence a úpravy vztahující se k Labi zůstávají v platnosti, pokud se nepřiči ustanovením nové úmluvy.

K labské plavební aktě z 22. února 1922 byla pak v Praze dne 27. ledna 1923 sjednána dodatečná úmluva o úpravě soudnictví ve věcech labské plavby. Již podle staré labské akty z 23. června 1821 a additionální akty z 13. dubna 1844 měly zvláštní »labské celní soudy« rozhodovati o určitých věcech plavebních, zejm. o sporech o labská »vodní cla«, a když tyto labské poplatky r. 1870 byly zrušeny, rozhodovaly tyto soudy o přestupcích policejních řádů plavebních a o sporech ze soukromoprávních poměrů plavbou založených. Jejich agenda byla však u nás zcela bezvýznamná. Podle nové úmluvy rozhodují tyto soudy o přestupcích policejních předpisů plavebních, o škodách způsobených za cesty nebo při přistání, o závazcích mezi vlastníky, kapitány, členy posádky a cestujícími, o poplatcích za zachránění atd.

Německo i Rakousko postoupily mírovými smlouvami súčastněným spojeneckým mocnostem část vlečných parníků a člunů na Labi, Odře, Němanu a Dunaji se vším

příslušenstvím, v dobrém stavu, schopných k dopravě zboží a vybraných z lodí posledně postavených, a podobně i pomůcky všeho druhu, nezbytné k užívání těchto říčních sítí, a sice za náhradu, kterou úhrnně určí rozhodčí (arbiter), která však nesmí převyšovati nákladu pořizovacího. Plavební materiál, přístavní zařízení, nemovitosti atd., jež takto rozhodnutím amerického arbitra Hinese získal čsl. stát pro Labe i pro Dunaj, použil stát k tomu, že společně se soukromým kapitálem skupiny bank založil či organisoval zákonem ze 13. června 1922 č. 188 sb. z. a n. dva akciové plavební podniky pro provozování říční plavby, labské a dunajské, se sídlem v Praze resp. v Bratislavě, a vnesl onen materiál do těchto podniků. Zřízeny dvě čsl. p a r o p l a v e b n í a k c. s p o l e č n o s t i, l a b s k á a d u n a j s k á s a k c. k a p. po 125 mil. K, z nichž převzal stát na účet svého přínosu po 90 mil., a sice vždy za 15 mil. akcií prioritních a všechny kmenové akcie v úhrnné hodnotě po 75 mil. K nom., a vložil do každé z obou společností všechny předměty a práva jemu výrokem arbitrovým přikázaná, za cenu u každé společnosti 115 mil. K. Ze zisku přikáže se (po dotaci rezervního fondu) akciím prioritním dividenda 7% a kmenovým akciím dividenda nejvýše 5% a ze státních pohledávek uvěřených společností na účet nedoplatku přínosu ve výši úhrnem 50 mil. K úroky 2%. Společnosti budou zaměstnávatí personál v první řadě čsl. státní příslušnosti a při objednávkách a nákupech materiálu dávati za konkurenčních podmínek (avšak s marží 10%) přednost výrobě československé. Společnosti vejdu v trvalé dopravněpolitické společnosti v čsl. státním d r a h a m i, jehož účelem je zejm. umožniti jednak přímé dopravní dokumenty v čsl. dopravě mezinárodní, jednak přímé dopravní sazby mezi oblastmi všech sdružených podniků, pečovati o dopravněpolitickou výkonnost i soukromohospodářskou výnosnost sdružených podniků v dopravě mezinárodní společnou politikou tarifní a akviziční. Oběma společnostem udělí stát p l a v e b n í k o n c e s e na dobu 50 let a neudělí žádné jiné společnosti výhodnější nebo stejnou koncesi plavební, leč by šlo o zvláštní zájem státní, společnostmi neproveditelný.

Obdobně upraven byl zákonem ze 7. března 1924 č. 64 sb. z. poměr čsl. státní správy k čsl. plavební akc. společnosti o d e r s k é, zřízené státem za účasti soukromého kapitálu (zde »Vítkovického horního a hutního těžírstva« ve Vítkovících a »Báňské a hutní společnosti« v Brně jakožto nejčelnějších podniků

na oderské plavbě interesovaných). Základní akc. kapitál činí zde pouze 10 mil. K (za 4 mil. K akcií prioritních, za 6 mil. K akcií kmenových), z něhož oba soukromé podniky převezmou za 28 mil. K akcií prioritních, kdežto stát převezme na účet svého přínosu 1·2 mil. K akcií prioritních a všechny akcie kmenové. Stát vnese do společnosti jakožto přínos všechny předměty a práva jemu rozhodnutím arbitrovým na Odře přidělená za paušální cenu 12 mil. K, za něž obdrží oněch 7·2 mil. K akcií, a od společnosti hotově 2·8 mil. K, kdežto zbývající 2 mil. uvěří oderské společnosti na dobu jejího trvání za podmínek obdobných jako u společností labské a dunajské. Také zde zajištěna součinnost s železnicemi i tarifní svrchovanost státu, který vykonává toto právo nepřehlížeje obchodních zájmů a konkurenční schopností společnosti, plavební koncese společnosti dána rovněž na 50 let.

O D u n a j i smluven byl na podkladě mírových smluv mezinárodní dunajskou komisí (Commission Internationale du Danube, C. I. D.) v Paříži dne 23. července 1921 »definitivní statut dunajský«, dle něhož a dle mírových smluv upraven režim dunajský takto:

Zmezinárodněný Dunaj počíná od Ulmu (třebaže Dunaj je teprv od Řezna dostatečně splavný), aby bylo lze prohlásiti za mezinárodní i projektované průplavy od Dunaje k Nekarů a k Mohanu. Zmezinárodněná říční síť dunajská skládá se z M o r a v y a D y j e, pokud jejich tok tvoří hranici mezi Rakouskem a Československem, z D r á v y od Barce, z T i s y od vtoku Sámoše a z M á r o š e od Arađu i z pobočných jejich průplavů či koryt. Dunaj bude spravován ve dvou oddílech: Dunaj p ř í m o ř s k ý, t. j. část od ústí řeky až po Brailu spravuje dunajská komise e v r o p s k á, která trvá již od pařížského míru z r. 1856, v které jsou však nyní zastoupeny pouze Francie, Velká Britanie, Itálie a Rumunsko (bylo z ní mírovou smlouvou vyloučeno Německo, členství Rakousko-Uherska, Ruska a Turecka zaniklo) a jež vykonává tutěž pravomoc jako před válkou v dosavadním svém sídle Galaci, Dunaj ř í č n í, t. j. mezi Ulmem a Brailou a zmezinárodněná říční síť jeho přítoků, spravuje dunajská komise m e z i n á r o d n í, v níž mají po jednom zástupci veškeré státy poříční (toliko Německo 2) a dále nepobřežní státy zastoupené v dunajské komisi evropské. Zákonným sídlem této mezinárodní komise jest na dobu prvních pěti let Bratislava, na další vždy pěti-

leté období může komise přesídliti do jiného města podunajského. Mandát k provedení regulačních prací v Železných vrátech dunajských, daný berlínským kongresem z r. 1878 Rakousko-Uhersku a tímto přenesený Uhersku, byl mírovou smlouvou prohlášen za skončený, a dunajský statut určuje, že pro udržení a zlepšení v Železných vrátech a Kataraktech budou mezinárodní komisí a oběma přilehlými státy (Jugoslavií a Rumunskem) ustaveny zvláštní technické a správní úřady ve Staré Ršavě.

Kdežto evropská komise pro Dunaj přímořský měla právo správy (droit d'administration), jak bylo zavedeno r. 1856 vůči neschopnému Turecku, přísluší mezinárodní dunajské komisi především právo schvalování a dozoru nad jednotným či aspoň souhlasným prováděním technických i správních agend v příčině trvalého udržování splavnosti na celé mezinárodní síti dunajské. Nový statut dunajský komisí vypracovaný, který byl ratifikován 30. června 1922 a nabyl 1. říjnem 1922 působnosti,

a) přiznává všem pobřežním státům právo, aby samy vlastními technickými silami navrhovaly a prováděly technické práce udržovací a zlepšovací, když byly předem schváleny komisí mezinárodní, mezinárodní komise stanoví toliko na základě návrhů a projektů předložených jí státy pobřežními všeobecný program velkých prací zlepšovacích, každoroční program běžných prací udržovacích a zlepšovacích sdělávají si pobřežní státy samy, arci jej komise může změnit;

b) stát, který provedl zlepšovací nebo zvlášť důležité udržovací práce, smí se schválením komise vybíratí dávkou plavební, ale jen v mírné výši a výhradně k úhradě nákladů provedených prací, jen stejně bez rozdílu vlajky nebo příslušnosti osoby či majetku nebo směru dopravy (totéž platí o dávkách za používání přístavů, veřejných nákladíšť a výkladišť); v žádném případě se tyto dávky nesmějí státí zdrojem příjmů vybírajícímu státu;

c) také cla, potravní daň a j. dávky na zboží v přístavech nebo na březích dunajských smějí pobřežní státy vybíratí jen bez rozlišování vlajek a bez úkoru plavby a ne výše, než jsou cla vybíraná na jiných celních hranicích dotyčného státu;

d) doprava osob i zboží po Dunaji je i mezi přístavy téhož státu svobodna a všem přístupna, pouze zřízení pravidelné místní dopravy mezi přístavy jednoho a téhož státu předpokládá souhlas dotyčného státu;

e) mezinárodní komise zřídí vedle stálého generálního sekretariátu všechny vlastní potřebné úřady technické, plavební, zdravotní a finanční (účetnické a kontrolní) s personálem jím podřízeným, požívá diplomatických výsad a imunity na svých lodích a nemovitostech, má právo vlajky, jejíž formu a barvy si sama ustanoví.

Pro vodní režim dunajský zřízena mírovou smlouvou trianonskou ze 4. června 1920 v územích bývalého království uherského tvořících poříčí Dunaje (vyjíma povodí Olty), též stálá technická komise pro správu vod, která má udržovati a zlepšovati (obzvláště pokud se týče kácení lesů a zalesňování) jednotu říčního řádu i služeb sem spadajících (jako vodoměříčské, oznamování povodní), studovati otázky souvisící s plavbou (kromě těch, které spadají v působnost komise pro plavbu na horním Dunaji), pečovati o rybářství a pod. Pařížskou úmluvou z 27. května 1923 schválen byl řád této »stálé technické komise pro vodní režim dunajský«, která se skládá po jednom ze zástupců Rakouska, Maďarska, Rumunska, Jugoslavie a Československa a z předsedy, jmenovaného vždy na 5 let radou společností národů. Také v tomto řádě může kterýkoli z těchto států žádati, aby pro zachování nebo zlepšení jednotnosti vodního režimu byly provedeny jisté práce nebo opatření na území státu druhého, který má pak usnadnit cestou dohody uskutečnění těchto prací neb opatření, nejsou však nucen přispěti na dotyčné výlohy.

Pro plavbu po Rýně platí i podle mírové smlouvy versailské (čl. 354 a 362) prozatím konvence mannheimská ze 17. října 1868, jejíž revisi provede ústřední komise, složená vedle zástupců států poříčních (Nizozemska, Německa, Francie, Švýcarska) i ze zástupců Velké Británie, Itálie a Belgie. Zaručena jest svobodná plavba lodí a mužstva všech národů po Rýně a po vodních cestách mannheimskou konvencí dotčených, Francií a Belgií vyhrazeno právo na zřízení určitých nových cest vodních od Rýna, kdežto Německu stavba jakéhokoliv pobočního průplavu nebo odbočky na pravém břehu Rýna proti hranicím francouzským zakázána. Francie obdržela též určitý díl německého říčního loďstva rýnského.

Mírová smlouva konečně upravuje i svobodná pásma v přístavech německých. Svobodné oblasti v přístavech byly dosud výhradně věcí vnitřního zákonodárství státního; mohly

býti kdykoliv zrušeny, mohly poskytovatí domácímú obchodu větší výhody než cizímú a pod. Články 328—330 mír. sml. vers. však nařizují, že s v o b o d n á p á s m a v n ě m e c k ý c h p ř í s t a v e c h, jak trvala na počátku války, musí býti zachována a podléhájí řádu v mír. smlouvě (čl. 328—330) obsaženému, který určuje bezcelnost přívozu i vývozu zboží, kromě poplatků statistických, obmezení lodních dávek pouze na poplatky správní a udržovací, národní rovnost co do výhod při zřizování skladišť, výpravy zboží atd. Tím svobodná pásma přístavní nabývají jistého rázu mezinárodního, protože po 5 letech, kdy nastane recipocita (čl. 378), budou i ostatní státy nuceny přijmouti pro své přístavy stejné zásady, budou-li chtít, aby Německo vůči nim řád tento i nadále zachovávalo. Tato recipocita neplatí pro právo čl. republiky na svobodné oblasti v Hamburce a ve Štětíně, jež musí býti po 99 let zachovány bezpodmínečně.

Literatura.

- Karl Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, 1853.
 Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2 sv., Vídeň 1878—79, 2. vyd. Berlín 1918 až 1923.
 Emil Sax, Transport- und Kommunikationswesen v Schönbergově Handbuch der politischen Oekonomie, sv. I.
 v. d. Borghht, Das Verkehrswesen, Lipsko 1894.
 Gustav Cohn, System der Nationalökonomie, svazek III., Nationalökonomie des Handels- und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898.
 Týž, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, 1900.
 Josef Grunzel, System der Verkehrspolitik, Lipsko 1908.
 Wilhelm Roscher, Die Nationalökonomie des Gewerbleisses und Handels 2 díly, 8. vyd., Stuttgart 1917.
 Handwörterbuch der Staatswissenschaften, vyd. Conrad, Elster, Lexis, Löning, 3. vyd.
 Wörterbuch der Volkswirtschaft, vyd. Elster, 2. sv., 3. vyd.
 Mischler-Ulbrich, Oesterreichisches Staatswörterbuch, 2 sv., Vídeň 1895.
 Die deutsche Volkswirtschaft am Schlusse des 19. Jahrhunderts, vydáno cis. statist. úřadem v Berlíně 1900.
 W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900, 2. vyd.
 Eugen v. Philippovich, Grundriss der Politischen Ökonomie, 2. svazek Volkswirtschaftspolitik, 2. díl, 5. vyd., Tubínky 1915.
 Werner Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im Neunzehnten Jahrhundert, 2. vyd., Berlín 1909.
 Paul Cauwès, Cours d'économie politique, 4 sv., 3. vyd., Paříž 1893.