

býti spolek považován za spolek politický. K založení politické strany je třeba předchozího svolení ministra vnitra (čl. 13.). Žádost musí podepsati aspoň 100 osob (zakladatelé strany), při čemž zároveň musí býti předloženy stanovny a program strany. Svolení k založení strany má býti uveřejněno v »Úř. Novinách«. Na základě tohoto svolení mohou zakladatelé přistoupiti k organizaci strany. Strana musí míti v každém okresu svou místní organizaci, z nichž každá musí míti aspoň 60 členů. Přihlášky mají býti písemné a musí býti vlastnoručně, po případě (za negramotné) v přítomnosti dvou svědků podepsány (čl. 14.). Zakladatelé musí podati ministru vnitra důkaz, že organizace strany byla provedena tímto způsobem na území celého státu, načež ministr rozhodne konečně (ve lhůtě 2 měsíců) o tom, dává-li svolení k existenci a činnosti strany či nikoliv. Svolení má býti uveřejněno v »Úř. Novinách« (čl. 15.).

O právních poměrech vnitrozemské plavby.

Dr. Jiří Reichert (Praha).

I. (Vymezení pojmu a vývoj.)

Je dostatečně jasno, jak veliký význam má moře pro rozvoj přímořského státu. Historie i přítomnost nám ukazuje, že zcela malé státy staly se námorními velmocemi obchodem. Proto tím spíše stát vnitrozemský hledá vhodným a dokonalým vybudováním vnitrozemských vodních cest nahraditi tyto nedostatky a zajistiti si tak svoji hospodářskou neodvislost volným přístupem k moři. Mezinárodními smlouvami získává pak svobodná pásma v námořních přístavech.

Vodní dráhy mají proti pozemním cestám četné přednosti. Mohou použiti velikých vozidel a značných hnacích sil. Ježto kladou současně v celku malý odpor dopravě, mají oproti ostatním komunikačním prostředkům přednost v možnosti levné, hromadné dopravy.

Poměr »mrtvého« břemene k »užitnému« (váhy plavidla k váze nákladu), působí příznivě snížením výdajů nakládání a skládání. Tím, že možno přistáti téměř na každém místě vodní dráhy a tím, že dopravu možno provozovati vlastními plavidly a hnacími silami, tuto výhodu větších vozidel a poměrně menší hnací síly ještě zesilují.

Na vodních drahách jest možna volná soutěž plavebních podniků a tudíž i přirozená, nediktovaná tvorba sazeb dopravních podle zákona nabídky a poptávky.

Zde není provozovacího monopolu jako u železnic.

Současně s úpravou a zařizováním vodních drah lze prospěti prováděnými melioracemi zájmům zemědělským. Stavěním přehrad nejen udrží se kontinuita plavby, jež obzvláště v letních měsících při malém stavu vody vázne, ale takto

získaných vodních sil možno použití k pohonu hydrocentrál. Levně vyrobený elektrický proud zásobuje pak celé průmyslové oblasti. Dokonalým provedením regulací (především na středním Labi) zabrání se každoročním záplavám. (Sen. Ing. Havlín v rozpočtové debatě 2. IV. 1930.)¹⁾

Nevýhodou vodní dopravy oproti dopravě železniční jsou vysoké investice s usplavněním řek a zmenšená rychlost, ač již dnes labskými motorovými čluny, vybavenými nejmodernějším zařízením, docílují se značné rychlosti. Proto hodí se vodní doprava spíše pro zboží, nevyžadující rychlého transportu (uhlí, ruda, obilí, stavivo, dříví, ovoce, cukr, petrolej, řepa a jiné suroviny). Levnost dopravy při velkém množství dopravovaného zboží vyvážá všechny tyto nevýhody.

V nynější době prodělává i plavba, jako ostatní odbory průmyslové i zemědělské výroby, na nichž je závislá, hospodářskou krizi. Tento stav se přirozeně změní, jakmile krize pomine. Československá republika věnuje se velmi horlivě vybudování vodních cest, hlavně přístavu v Bratislavě a Komárně i nového přístavu na Mělníce.

V čl. 363 Versailleské smlouvy byla uložena Německu povinnost pronajmouti čl. státu v přístavech hamburském a štětínském na 99 let prostory, které budou podřízeny řádu o svobodných oblastech a určeny pro přímý transit zboží pocházejícího z našeho státu anebo pro něj určené. Ohraničení těchto prostorů (čl. 364 Versailles), jejich úpravu atd., určí komise složená z jednoho zástupce Německa, Československa a Anglie. Tyto podmínky budou přezkoumány každých deset let tímž způsobem. V Hamburku se tak již stalo r. 1930 a prostory byly pronajaty Č. P. S. L. (Československé akciové plavební společnosti labské.)²⁾

Jen na úpravu řečišť, vodní stavby, vnitrozemských přístavů a skladišť má být věnováno v příštích 10 letech dvě a čtvrt miliardy Kč. Financování i práce provede Státní fond vodohospodářský.³⁾

Z posledních událostí dlužno uvést projekt první státní loděnice na Labi, jež rovněž povznese vnitrozemskou plavbu. Dosud stavbu lodí stát neprováděl ve vlastní režii, nýbrž přenechával ji domácím firmám (Ústecké loděnici, společnosti s r. o., Českomoravské-Kolben-Daněk, Škodovým závodům).⁴⁾

Druhou a nejnovější událostí jest uvedení do provozu dvou motorových rychločlunů na labské trati.

Naše obchodní loďstvo, na které od převratu bylo vynaloženo na 60 mil. Kč, stále roste a přizpůsobuje se svému poslání.⁵⁾ V současné době máme již přes půl tisíce říčních nákladních lodí, 110 parníků a 12 motorových člunů, z nichž 10 patří mezi nejrychlejší lodí vůbec, které plují ve vodách Labe a Du-

¹⁾ Srv. »Moře a plavba«, roč. II., čís. 6.

²⁾ Slovník veř. práva čl.; heslo: Dráhy vodní.

náje.⁶⁾ Po stránce administrativní nastalo po převratu sjednocení agendy plavební u Čsl. plavebního úřadu v Praze, jakožto II. instance (srv. zák. č. 315/20 Sb. z. a n.). Prvními instancemi plavební správy jsou Poříční plavební úřady pro oblast Labe se sídlem v Praze a pro oblast dunajskou, mimo Podkarpatskou Rus, v Bratislavě (srv. vlád. nař. č. 377/21 Sb. z. a n.). Prvý s expositurou v Ústí n. L., vzhledem k velmi čilé plavbě na trati Roudnice—státní hranice. Druhý má svoji exposituru v Komárně, která je organisována vlád. nař. č. 42/1920 Sb. z. a nař.⁷⁾

V Čechách po válce zůstaly s počátku řeky splavné pro lodí ve správě zemské správy politické, jak po stránce stavební, tak i provozu plavby. Po zřízení Čsl. plavebního úřadu r. 1920 byla oddělena agenda plavební od stavebně technické a přidělena tomuto úřadu.

V nejvyšší instanci jsou kompetentními: ministerstvo veřejných prací ve věcech technických a technicko-administrativních a jich se týkajících právních a ministerstvo obchodu ve věcech obchodních a jich se týkajících právně administrativních (srv. zák. č. 315/20 Sb. z. a n.).

Zcela přirozeně s významem vodních drah pro veřejnou dopravu vyvíjela se i opatření právní povahy, zajišťující budování a trvání drah, jakož i jich užívání plavbou.

1. Vodní dráhy, jako díla vodní, jsou podrobeny zákonům vodním.

2. Zvláštní opatření bylo nutno učiniti tam, kde vodní dráhy dotýkaly se cizích území a zájmů. Na Labi byly časté rozpory s četnými městy, která vodní cesty v Německu zatěžovala cly a poplatky.

Teprve kongresová akta vídeňská z r. 1810 osvobodovala tuto dráhu ode všech břemen a učinila ji svobodnou.

Svoboda plavby na Dunaji prohlášena mírem pařížským r. 1856.⁸⁾

Mírové smlouvy po světové válce znamenají značný krok ku předu pro sjednocení předpisů, nutných ke zdárnému vývoji vnitrozemské plavby. Vytčeny a zdůrazněny stěžejní zásady: **s v o b o d a p l a v b y a r o v n o s t v z a c h á z e n í.**

Jsou to čl. 321—239 a čl. 346—364 smlouvy Versailleské s Německem; čl. 284—308 smlouvy St. Germainské (en Laye) s Rakouskem a Trianonské s Maďarskem v čl. 268—287.

³⁾ Srv. »Národní Listy«, 31. XII. 1930.

⁴⁾ Srv. »Národní Listy«, 28. IV. 1931.

⁵⁾ Srv. »Moře a plavba«, roč. II. čís. 8.

⁶⁾ Srv. »Moře a plavba«, roč. III. čís. 2 (1931).

⁷⁾ Srv. Slovník veř. práva Čsl., hesla: Dunaj a Labe; Ing. B. Müller.

⁸⁾ Srv. Slovník veřej. práva čsl., heslo: Dráhy vodní; Ing. E. Zimmler.

Řeky Labe, Odry, Dunaj byly prohlášeny za mezinárodní a zároveň pro správu jednotlivých těchto mezinárodních toků byly zřízeny »Mezinárodní komise«.

Dunajská se sídlem na 5 let v Bratislavě (pak přesídlila do Vídně). Labská v Drážďanech. Oderská zasedá občas ve Vratislavi a Štětíně.

Z vyličeného je patrné, že mocnosti snažily se svobodu plavby tak užitečnou plavbě a obchodu námořnímu, uplatňovati i na vodních drahách v nitrozemských, které považují za prodloužení mezinárodní svobodné dráhy mořské do vnitrozemí (srv. Ing. E. Zimmler: Dráhy vodní ve Slov. veř. práva čsl.). Tyto zásady byly vytčeny také na konferenci v Barceloně v dubnu r. 1920. Jejím výsledkem byly: »Úmluva o statutu týkajícím se režimu splavných cest mezinárodního významu«, »Dodatečný protokol« k této úmluvě a zvláštní »Prohlášení«, kterým se uznává právo států, které nemají mořského pobřeží, na vlnku námořní. Tyto úmluvy byly uveřejněny ve Sb. z. a n. pod č. 267/1924.

Velkou důležitost pro ČSR mají proto, že se jimi vymezuje dopodrobna režim platný na mezinárodních řekách a zajišťuje se jimi i naší vnitrozemsky položené republice pro všechny časy volná plavba do moře.

Vedle podrobného stanovení mezinárodní říční sítě, mezinárodní komise byly pověřeny vydáním řádu (plavebních akt), který měl být podle mírových smluv sjednán obecnou dohodou mezi mocnostmi spojenými a přidruženými a schválen Společností národů.

Pro Labe platí Plavební akta s dodatkovým protokolem, uzavřená v Paříži (srov. č. 322/1923 Sb. z. a n.) a dodatečná úmluva v Praze (o labských soudech plavebních), (srov. zák. č. 92/1924 a vládn. nař. č. 93/1924 Sb. z. a n.).

Dunaj má definitivní Dunajský statut usnesený v Paříži (srov. č. 356/1922 Sb. z. a n.).

Jednání o Oderskou plavební aktu nejsou dosud ukončena, ježto šlo o některé sporné otázky a tyto byly teprve loni rozhodnuty před Haagským soudem. K druhému čtení návrhu došlo letos od 27. I. do 4. II. ve Vratislavi při plenárním zasedání Mezinárodní komise oderské (srv. dále Věstník ministerstva obchodu č. 3/II. r. 1931).

II. (Snahy po sjednocení plavebního práva říčního.)

Po těchto úvahách vynikne teprve důležitost a nutnost sjednocení nesčetných právních předpisů plavebního práva.

Ministerstvo obchodu vypracovalo dvě osnovy: zákona o veřejnoprávních poměrech vnitrozemské plavby, jejíž projednávání naráží dosud na některé sporné otázky i pokud se týče kompetence, a zákona o soukromo-

právních poměrech,⁹⁾ jehož osnova prošla již připomínkovým řízením. Dříve než bude předložena parlamentu, budou některá její ustanovení uvedena v soulad s právě projednanými otázkami na Konferenci pro sjednocení říčního práva, konané v Ženevě od 17. listopadu do 9. prosince min. roku. Přihlédneme však ke konvencím na této konferenci podepsaným. Jedná se vesměs o důležité otázky práva soukromého.

Myšlenka mezinárodní úpravy otázek říčního práva je poměrně staršího data. Již X. kongres navigační, konaný r. 1905 v Miláně, zabýval se problémem unifikace soukromého práva v oboru říční plavby. Námořní výbor antverpský usoudil, že při studiu těchto otázek především jest si povšimnouti otázky říční hypotéky. Konvence, ustanovující Statut dunajský (1921) a Labská akta (1922) zdůrazňují nutnost unifikace říčního práva.

Ústřední komise pro plavbu na Rýně snaží se rovněž o uskutečnění unifikace říčního práva mezi státy, majícími účast na rýnské plavbě.

Týž názor sdílela Komise pro dopravu a průvoz při Společnosti národů (bylo to r. 1920). Proto uložila Sekretariátu Společnosti národů, aby podnikl předběžná studia. Obrátila se především se žádostí o spolupráci na různé mezinárodní říční komise, zejména na Komisi rýnskou a dunajskou.

Rýnská komise zřídila »Výbor« a pověřila jej zkoumáním podstatných stránek problému; práce tohoto Výboru znamenají vzácnou součinnost při podniknutém díle.¹⁰⁾

Komise pro dopravu a průvoz přikročila potom k ustavení podvýboru, který vypracoval a připravil pro Radu Společnosti národů ony body, jež se hodí pro unifikaci. Na základě jich byla pak v listopadu 1930 svolána konference a na denní pořad přišly tři projekty konvence, vypracované Výborem pro unifikaci říčního práva,¹¹⁾ jež byly uveřejněny v dokumentech Sekretariátem Společnosti národů a rozeslány delegacím interesovaných států.

Konvence byly až na zcela nepatrné odchylky schváleny a podepsány.

A. Návrh konvence první jedná o správních opatřeních, jimž má býti osvědčeno právo na vlajku lodí vnitrozemské plavby. Nejde tu ani tak o to, že by každé lodi musila býti přiznána určitá národnost, ani o to, určití právní důsledky, jež by z národnosti lodi měly plynouti. Ale těmito úmluvami má se předejítí tomu, aby táž loď měla dvojí národnost. Národnost se zevně vyznačuje vlajkou. — Smluvní státy vyhradzují si právo

⁹⁾ V Německu platí říšský zákon z 15. VI. 1895 o soukromoprávních poměrech vnitrozemské plavby (Binnenschiffahrtsrecht).

¹⁰⁾ Zprávy převzaty z »Résumé mensuel des travaux de la Société des Nations«, Vol. X., Nr. 8 (1930), struč. dále »Résumé mensuel«.

¹¹⁾ Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9, vrch. odb. rada Dr. Sitenský: Přípravy k sjednocení plavebního práva říčního.

vymeziti ve svém zákonodárství podmínky nabytí i ztráty práva na vlajku. Toto právo podléhá zápisu do zvláštního rejstříku, vedeného oprávněným úřadem státu, jehož národnost loď má. — Jestliže loď vyhovuje současně podmínkám stanoveným pro přiznání národnosti v různých státech, ponechává se vlastníku lodi právo, zvoliti si národnost v kterémkoliv z těchto států. — Avšak toto právo má být omezeno tím, že v případě, když loď náleží příslušníku státu, v němž tento má i své bydliště, resp. společnost své sídlo, z něhož se podnik řídí, jest tomuto státu vyhrazeno právo vyžadovati obligatorní zápis do rejstříku, prokazujícího národnost lodi v tomto státu.¹²⁾

Pokud se týče lodí, náležejících osobám fysickým, každý smluvní stát vyhrazuje si právo vymáhati od svých příslušníků, i když mají na jeho území své obvyklé sídlo, aby zapsali do jeho rejstříku lodi, které jim náležejí více než z poloviny a vyhovují podmínkám, stanoveným pro udělení práva na vlajku zákonodárstvím jednoho či více smluvních států, jsou-li tyto lodi výlučně určeny k plavbě ve vodách onoho státu.

Loď zapsaná v jednom rejstříku nemůže být zapsána do druhého, dokud nebude tento zápis škrtnut v rejstříku prvním.¹³⁾

Jak poznamenává závěrečný protokol, konvence nechce klásti překážku právu státu, vzepřítí se ve vážných případech změně vlajky lodí, zapsaných v jeho rejstřících, ani všeobecně, že by upravovala otázku obchodních styků mezinárodního rázu, jemuž lodi slouží, poněvadž tato otázka zůstává vyhrazena výslovně smlouvám obchodním a všeobecným konvencím hospodářským. (Dokončení.)

Ž p r á v y

Olomoucká konference biskupská a církevní i státní právo. *Resignace pražského arcibiskupa Dra. Kordače vzbudila značný rozruch v kruzích československých německých katolíků, kteří neradi ztráceli v dru Kordačovi příznivce projektu vytvořiti diecése národnostně úplně jednotné. Novinářská kampaň, již se zúčastnili i mnozí duchovní čeští, přiměla československý episkopát, aby ve svém shromáždění konaném v Olomouci ve dnech 3.—4. října, zakročil proti kněžím, kteří papežskému nunciovi Ciriacimu vytýkali nesprávný, ba protiprávní postup proti arcibiskupovi. S právního stanoviska je velmi zajímavým rozhodnutí o profesorovi Dru. Šandovi. Profesor theologické fakulty Karlovy university byl suspendován a bylo mu zakázáno konati přednášky. Verdikt tento vzbudil ovšem velmi bouřlivou*

¹²⁾ Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

¹³⁾ Srv. Résumé mensuel, Vol. X., Nr. 12 (1930).