

## Poznámky ku přípravě leteckého zákona.

»dikij« mělo v ruském jazyce, alespoň v pozdějších dobách, jeden význam, který může býti aplikován v otázce, o které uvažujeme. »Dikij« (divoký) v XVIII. st. znamenalo tolik co »šeryj« (šedý)<sup>12)</sup> Užitím tohoto výrazu obdržíme obecní »šerou« viru paralelní s pozdějšími »černými« volostmi a setninami, »běloměstci« a jin.

Vývoj termínu, připustíme-li tento význam slova »dikij«, byl by takový: 1. první stupeň — »ljudskaja vira = leôdgeld; 2. druhý stupeň — »ljudskaja vira« = obecní vira, 3. třetí stupeň — »dikaja vira« = »šeraja« vira, obecní vira.

V každém případě právě ve stálosti chyb opisovače musí býti jakýsi skrytý, rozumový smysl.

*Prof. dr. Hobza:*

## Poznámky ku přípravě leteckého zákona.

O letecké právo vnitrostátní nebylo u nás dosud valného zájmu, ačkoli praktická potřeba volá již dosti dlouho po vydání leteckého zákona. Je s podivem, že jsme vydrželi bez vlastního leteckého práva přes pět let, ačkoli pravidelná letecká doprava, která je u nás zavedena, vyvolává stále četné sporné otázky, pro jichž řešení schází bezpečný základ zákona. Jde o nový právní obor, jenž vyžaduje nových hledisek a nových institucí. V cizině věnují se právníci s velkým zájmem problémům leteckého práva a ulehčili značně zákonodárci nesnadnou práci tím, že v odborné literatuře podrobili základní otázky leteckého práva zevrubným úvahám a vědecké kritice. My nemáme za sebou, bohužel, takových odborných prací a jsme tudíž poukázáni skoro výhradně na cizí literaturu a na cizí zkušenosti. Ale těchto dbáti musíme, máme-li posloužiti svému lelectví a svému státu. Náš čl. letecký zákon musí státi na výši doby a býti založen na důkladném studiu cizího práva jakož i správném odhadu státních potřeb v rámci světové letecké služby.

Za takového stavu lze jen vítati u nás každý literární příspěvek k nauce o leteckém právu, předpokládaje, že spočívá na zna-

<sup>12)</sup> Na př. šedé šaty — »šaty »diké« barvy« v deníku A. J. Iljina. (Rukopis Včrej. knihovny v Petrohradě O. I. 69. — Srov. francouzské fauve.)



losti věci, že správně informuje, že je logicky uspořádán a že je psán správnou řečí. Těchto předpokladů není u článku odborového přednosty m. sl. dr. Fr. Müllera: Ideový vzruch pozitivního práva v oboru moderní techniky: Právo letecké a jeho uzákonění v Československé republice. (Sborník XXIII, 1923, str. 355 sl.)

Autor referuje o podstatných bodech osnovy čl. zákona leteckého, která prý byla vládou právě veřejnosti předložena. To bylo napsáno během r. 1923 a dnes, v březnu r. 1924, lze jen konstatovati, že veřejnost dosud žádné takové vládní předlohy nemá v rukou. Ví se jen, že přípravné práce v ministerstvu veřejných prací a v meziministerské komisi, pověřené vypracováním osnovy leteckého zákona, již se chýlí ku konci a že se tudíž snad brzo dočkáme oné osnovy. Nebývá zvykem literárně hodnotiti zákonné osnovy, dokud jsou v tajném projednávání vládních orgánů. A projednávání osnovy leteckého zákona bylo, ačkoliv nejde o otázky politické, opravdu příliš tajné. Čsl. odbočka Mezinárodního právního komitétu leteckého, která je dosud u nás jediným odborným sdružením pro studium leteckého práva, žádala v říjnu 1923 ministerstvo veřejných prací o sdělení obsahu chystané osnovy, obdržela však vyřízení v tom smyslu, že osnova bude jí zaslána, až bude schválena ministerskou radou. (Přípis min. veř. prací ze dne 30. října 1923 č. 995/25 pres.) Dosud se tak nestalo.

Článek dra Müllera nereferuje však toliko o osnově leteckého zákona, nýbrž má úvodem dosti obsáhlý výklad o poměru práva ke vzduchovému prostoru (autor vychází z jakési fixní představy, jakoby úkolem práva bylo nějak pojmově zachytiti a precisovati vzduchový prostor — mluví o problému prostoru v právu!), o počátcích mezinárodního práva, o právu římském, o fyzice i technice — a vše to je spleteno dohromady bez ladu a skladu. Autor nedovede jasně vyjadřovati svých myšlenek a užívá rád cizích slov, aby dodal svým výkladům učenosti, ale účinek je opačný. Mluva je odporně frázovitá a, což je vadou největší, nečeská. Článek byl původně myšlen německy a pak překládán do češtiny.

Jen dva doklady: »A vskutku zůstal právní vývoj po stránce obsáhlého vyřešování problému vzduchového prostoru jakoby připoután ku hroudě, pokud se nepodařilo lidskému důmyslu prostihnout relativnost po staletí absolutními (!) braných (!! ) přírodních zákonů« (str. 357). Nebo: »Musíme postupovati cestou novou a vy-



hledávati zvláštnostem letectvím přivoděných vztahů a účinků přispůsobené právní i policejní kautely« (str 365).

Některé věty jsou skutečným monstrem. Ukázky: »... do dne, kdy bratři Montgolfier (1783) vyexperimentovali kontrénní (?) vzestup hmoty, využitkovavše Archimedova zákonu v podobě (!) balonu plněného ohřátým vzduchem...« (str. 361). — »... vyplývá z kosmických zákonů fyzikálních, podle kterých atmosféra není apertinencí země, jako jí není atmosféru země, jako další vesmírový agregát, obklopující vrstva aetheru v prostorové projekci telurickou gravitací už neovládané« (str. 364). — »Stát se stal a jest vrcholnou kategorií lidského sespolčování, jejíž virtuelní universalismus (?) není sice po stránce kvantitativní, pro mnohost státních útvarů, semknut (!!), ale po stránce kvalitativní ideou suverenity sankcionován« (str. 364). — »... jest nám především třeba providentiálního talentu, ... a slučujícího ve své kapacitě vytříbený operační kult (?) i právníka i technika« (str. 366).

Autor mluví o »exegetické nepropracovanosti« (357), o »jadrném« spojení pojmu vlastnictví s pojmem *res corporalis* (358), o »dosahu vlastnického práva v prostor vzduchový« (359), o »jždě vzduchem (361), o tom, že se pozitivní právo »vydalo již dříve ve vleku elektrické energie... v obor sferických dispozicí...« (361), o »sveřepé genesi« (362), o specificky technickém právu, (362), o státní (!) národnosti, o stringentní argumentaci (370), o tom, jak »obsáhlou« pozornost věnuje návrh provozu letectví (373), o »pádu«, kdy bezprávným postupem byla vzducholoď legitimnímu činiteli odňata z dispozice i »pádu« souručení (374) — to by mohlo někdy svěsti k omylné představě, že jde o skutečný pád letadla — o tom, jak průmyslová politika marně na zákonodárství žádala generelní uznání »její« (místo své) prospěšnosti (373). Bylo by možno uvést ještě dlouhou řadu takových rčení, která čtenáře přímo mučí.

Dr. Müller nemá dosti jasné představy o právním řádu, jestliže mu »zásada volnosti vzduchového světového prostoru vyplývá z kosmických zákonů fyzikálních. Při tomto jeho stanovisku je nepochopitelné, že se článek vyslovuje tak rozhodně pro suverenitu státu nad vzduchovým prostorem. Buď jedno nebo druhé.

V žádném odboru vědním nemá přesné názvosloví takového významu jako v právu. To je uznáno obecně. Proto tím trapněji působí, když dr. Müller se po českém názvosloví leteckého práva, o němž píše, ani nepohlédl. Jemu je úplně lhostejno, co znamená



## Poznámky ku přípravě leteckého zákona.

letadlo nebo vzducholoď; obou názvů užívá promíseně. Pohyb ve vzduchu je mu jednou letem, po druhé plavbou, po třetí dokonce jízdou. Vrcholem všech konfusností, které v článku Müllerově sledujeme, je však definice vzducholodi podaná na str. 370: »Za vzducholoď pokládá návrh jak mechanická plavidla (!), tak motorická létadla ve vzduchu, tedy balóny (upoutané, volné a motorové) i říditelné vzducholodi a létadla ku dopravě osob a věcí«. To se opravdu povedlo. Vedle říditelných vzducholodí budeme mítí motorové balóny! Pracuje-li osnova leteckého zákona opravdu s takovou definicí, pak se máme nač těšiti.

Že článek bude obsahovati zmatené výklady, lze každému posouditi již z nadpisu; jak se může »ideově vzrušiti« pozitivní právo »v oboru moderní techniky«, je mi záhadou.

Celé pojednání Müllerovo je vysvětlitelno hlavním jeho účelem, jímž jest reklama senátnímu presidentovi Diwaldovi, kolegovi a příteli z dob vídeňské služby předválečné. Diwald, jenž je předsedou zmíněné meziministerské komise, má prý onen »operační kult« i právníka i technika — a osnova zákona leteckého z jeho ruky vyšlá, je prostě »dílem dokonalým«. Lze si těžko představití reklamy nemotornější, reklamy, která více škodí než prospívá.

Ku konci chtěl bych několika slovy vytknouti nevhodný způsob přípravy leteckého zákona. Bylo řečeno již, že jde o nový obor právní, jehož základní problémy jsou dosud sporné. Každý by čekal, že vláda nejprve sestaví nějakou o d b o r n o u komisi z právníků a že teprve na základě jejího dobrého zdání odváží se k formulaci osnovy leteckého zákona. Tak se postupuje na př. při revisi občanského zákonníka, při osnově nového zákona trestního a j. Zatím vláda svěřila vypracování osnovy leteckého zákona obyčejné meziministerské komisi. Jak takové komise pracují, je známo. Většina členů nemá odborných znalostí a často ani zájmu o věc a »zastupuje« to které ministerstvo jen svou fysickou přítomností. Taková meziministerská komise stačí na otázky správní, pokud se dotýkají kompetence více ministerstev, anebo na vypracování osnov drobných zákonů, ale na osnovu prvního československého zákona leteckého rozhodně nestačí. Při tom ministerstvo veřejných prací věc tak zařídilo, aby dotýčná meziministerská komise měla zájem na hodně dlouhém trvání porad. Jest již nejvyšší čas, aby tyto porady, které trvají asi dva roky, ne-li více, byly ukončeny.