

Dr. František Müller, odborový přednosta m. s.

Ideový vzruch pozitivního práva v oboru moderní techniky: Právo letecké a jeho uzákonění v Československé republice.

Problem prostoru, jednak fysikou a matematikou, jednak filosofií, tak různě určovaný, nikde však přesně neluštěný (sám Einstein řeše problém času v mezích fysiky, míní, že nám vlastně pojem prostoru nic nepovídá), si »common sense« vykládá prostě mechanicky ve shodě s trojdimensionálním prostorem Euklidovým.

Právo dotýkalo se jak svým vědeckým, tak svým legistickým vývojem, přiměřeně svému čistě empirickému základu, problému prostoru velmi ekleklicky.

Najmě širé moře a lidskému pomyslu nekonečný prostor vzduchový způsobovaly v právnictví jakoby horror vacui, ačkoliv moře fysikálními vlastnostmi svého živlu se dalo záhy zvládnout ve službách lidské potřeby.

Klasické právo římské, jeho obecnoprávní kontinuaace a variace věnovaly poměrně nepatrný počet soukromoprávných institutů problému prostoru, pokud právě jisté vztahy tohoto ku potřebám denního života lidského vyžadovaly úpravy.

Veřejné právo a zejména mezinárodní právo, nenaležší v římském právě ex professo svého kultu, se vyvíjelo později, ale rovněž jenom v drahách a mezích daných empirismem životních styků po Římanech příšlých států mezi sebou a s Římskou církví.

Jest pozoruhodno, že právě tak jako první zárodky mezinárodního práva u starých Římanů lze postřehnouti v jistých sakrálních obřadnostech kněžských (jus feciale) u příležitosti vznikajících válek, vedly války — po rozumu staré filosofické naučky Heraklitovy (rozpor jest otcem všech věcí) — ku poznatku nutné úpravy veřejno- a najmě mezinárodně-právních dosahů zájmových.

Zajisté bylo i v antickém světě op stránce empirie dosti příležitosti ku podobným poznatkům, než jejich uplatnění umož-

nila teprve křesťanská ethika, uvolnivší rigorosní pojmání poměru antického státu ku občanu a člověku (cizinci-otroci) a zajištější universální humanismus.

Leč i v dobách, jejichž duch byl křesťanstvím ušlechtěn, nevznikalo mezinárodní právo z pouhého racionalismu, nýbrž muselo své první kročeje učiniti po krvavých stezkách historie.

Tak vidíme, že literární observanci za otce *juris naturae et gentium* prohlašovaný Hugo Grotius i jeho četní a znamenití předchůdce (Oldendorp, Henning, Winkler, Albericus Gentilis a j.) docházeli ku svým názorům, pozorovavše hrůzy a útrapy feudálních bojů a státních válek, takže jejich dochovaná literární díla jsou svědectvím skutečných událostí a kritickým protestem proti nim.

Co do úrovně a soustavnosti názorů na mezinárodní právo ovšem může Hugo Grotius (H. de Groot 1583—1645) beze sporu být považován za zakladatele moderního evropského práva mezinárodního, které už on — umraveně zastávce zájmů své holandské vlasti — rozlišoval podle filosofického a podle pozitivního hlediska.

Tento genius, jehož ústy jako by byl mluvil duch světových dějin, vydal léta před svým světoslavným dílem »*De jure belli ac pacis*« (1625) spis o »*Mare liberum*« a »*De jure praedoe*«. Posléze zmíněný spis »*Mare liberum*« nezvládl sice na ráz ani soudobou literaturu, ve které autoři angličtí, hispanští a benátské hájili theorie »*mare claucum*« či námořního imperia, ani praxi míru Westfálského a Utrechtského, ale pronikl postupem času následkem svých správných základů empirických i etických tak, že od druhé poloviny 18. století byl všeobecně uznáván.

Rousseau (*du contrat social*) na nejednom místě potírá názory Grotiovy a dokonce ho uvádí jako odpůrce přirozené rovnosti člověčské v jedné řadě s Aristotelem, Caligalou a Hobbesem — a přece sám cituje markýze d'Argenson, podle něhož »učené rozborů o veřejném právu nejsou jiného než dějiny starých nešvarů« a v sedmé kapitole (o hlavě státu) v plném souladu s právními názory své doby argumentuje, že zásada neplatnosti závazků vůči sobě samému nemá vztahu na hlavu státu.

Mezi německými encyklopedy státního práva sice Robert

von Mohl vytýká, že vědeckému vývoji filosofického práva mezinárodního hrubě uškodila metoda samým Grotiem už uplatněná a ještě Kantem a jeho školou dodržovaná, podle které filosofické právo mezinárodní přenáší na svoje subjekty (morální) pravidla filosofického práva soukromého. Tato metoda jest ale pochopitelná při exegetické nepropracovanosti celé látky a nepragmaticčnosti v začátcích dřímajícího mezinárodního práva, jehož subjekty zrovna ve specifických dosazích mezistátní zájmovosti se opírali o úvahy čistě mocenské a o jednostranné výklady pojmu suverenity. Než i v praxi i v theorii byla již před Kantem rozpoznána neudržitelnost pouhého uplatňování institutů římského práva soukromého na poměry a akce svrchovaných států. (Theorie rovnováhy mezi evropskými státy od míru Utrechtského a nauky Christiana Wolffa, propagatora Leibnizovy filosofie, zakladatele německé osvícenské filosofie populární a předchůdce Kantova — »civitas maxima« jako idea nutného pořádku ve stycích neodvislých států.)

Grotius se postavil se základními thesemi svého »Mare liberum« na stanovisko eminentně veřejnoprávní, na stanovisko mezinárodního zájmu a řešil tu problem prostoru, daný širým mořem, jako continuum jsoucí mimo vrchnostenský dosah státních mocí.

Téměř současně s Grotiem upřel jiný učenec, Bacon (Verulam 1561—1626), zakladatel filosofického empirismu v Anglii, svůj badavý zrak o problem prostoru daný širým, fenomenálně nekonečným prostorem vzduchovým, omeziv se ve své známé »Nova Atlantis« na utopické postuláty prorocky tušených vymožeností technické vědy, mezi nimiž — vedle ponorek a perpetuum mobile — figuruje i vzducholoď.

Jaký to rozdíl mezi tím, co pokládal právem na moři Grotius a o čem snil ve vzduchu Bacon!

Ovšem, že Grotius ve svém živlu měl překonávat jenom právnické a politické odpory, kdežto Bacon stál před zdánlivě nepřekonatelným odporem, kladeným fysikálními zákony samými.

A vskutku zůstal právní vývoj po stránce obsáhlého vyřešování problemu vzduchového prostoru jakoby připoután ku

hroudě, pokud se nepodařilo lidskému důmyslu prostihnout relativnost po staletí absolutními braných přírodních zákonů.

Jakékoliv spekulativnosti prostá ideologie klasického římského práva vytýčila pojem vlastnictví (*mancipium*, *dominium*, *proprietas*), spojivši jej s pojmem *res corporalis* tak jadrně, že institut vlastnictví zůstal nejenom uhelným kamenem soustavy soukromého práva, nýbrž i mravního a společenského řádu po tisíciletí.

(Jest s podivením, že Marx, původce socialistického materialismu, jako žák velmistra idealistické dialektiky (Hegela) nepostřehl, že pouhým přesunutím vlastnictví z rukou individualismu do rukou kolektivismu se nedá provést racionálně opravdivá, velkorysá revoluce sociálního řádu, pokud se nedá pojem vlastnictví vůbec odstraniti a nahraditi jiným universálně přesvědčivým pojmem o poměru člověka ke statkům korporelním i inkorporelním.)

Kategorický realismus římskoprávního nazírání na institut vlastnictví vysvítá nad jiné zjevně z toho, že adaequatně vnitřní ucelenosti vlastnického práva panství vlastníka nad jeho věcí vystihuje, plněji než každá pozitivní definice, právní moc, jakékoliv negaci vlastnictví brániti a že dále se zásadně respektuje shodnost vlastnického práva s prostorovým rozsahem jeho předmětu, což však neznamenalo ztrnulost právní vývojovosti, jak patrně mimo jiné na institutech *accessio*, *emphyteusis* a *superficies*; platiloť tu v zásadě: »*res accensoria sequitur rem principalem*«.

Jest pozoruhodno, s jakým rozmyslem a jak jenom podle konkrétní potřeby římské právo se dotýkalo problému vzduchového prostoru. Substantialně mu nevěnovalo zvláštní péče, čemuž se nesmíme diviti, vidíme-li, že i moderní národní hospodářství jak v theorii, tak v praxi vzduchu a jeho prostorovému rozsahu nepřiznává směnné hodnoty.

Tak v dosahu pozemkového vlastnictví zájem i potřeba už pro pouhou mechanickou styčnost půdy a nad ní se rozprostírajícího vzduchového prostoru vyžadovaly, aby vývoj práva k nim bral zřetel. A římské právo, nedávajíc se strhnouti nedozírnými důsledky výkladu vlastnické absolutnosti, tomuto požadavku

vyhovělo několika téměř kasuistickými normami, jichž patrně negativní povaha přiměla scholastické interprety, aby z nich zkonstruovali tak zvané legální servituty. Jako příklady možno tu uvést příkaz daný již zákonodárstvím dvanáctérodokovským, že stromy sousedovy nesmí viseti svými větvemi hlouběji patnácti stop nad půdou druhého souseda (*interdictum prohibitorium de arboribus caedendis*) a příkaz, že dlužno trpěti, aby zeď sousedova byla až na půl stopy vypouklá do prostoru nad naším pozemkem (L. 11. pr. si servit. vind. VIII. 5). Předmětně příbuzné, ale svou povahou již v obor veřejného práva spadající normy, podle nichž Augustus omezil výši budov 70, Trojan 60 stopami, jsou předchůdci pozdějších policejních řádů stavebních.

V těchto mezích kasuisticky-kompromisního empirismu probudovalo římské právo svůj v zásadě absolutně pojímaný institut vlastnictví, což se ještě patrněji zračí v ústupcích, jež činilo *dominium substance*, pokud jde o panství nad substancí půdy pod povrchem země. (Viz římské právo horní a jeho vyspělejší útvary pozdějšího vývoje.) Singulárnost honebního práva dá se oproti tomu vysvětliti jako důsledek pojímání substance pozemkové, ale odporuje logickému promítání — *dominia* do vzduchového prostoru nad pozemkem v mezích zájmu a faktické moci vlastníka pozemku.

Při tomto myšlenkovém rozpětí setrvalo v podstatě římské a obecné právo až do velkých novodobých kodifikací občanského práva (*Code civil*, *Preussisches allgemeines Landrecht*, všeobecný občanský zákoník rakouský (1811) a nový občanský zákoník pro Německou říši z roku 1896).

Ačkoliv se právě u nás ještě platný rakouský občanský zákon zásadně vychýlil s doktrinární orthodoxie římského práva tím, že (§ 353) prohlásil za předmět vlastnictví i *res incorporales*, nepojal přece co do dosahu vlastnického práva v prostor vzduchový jiných než římskému právu obvyklých norem (§ 422), vymeziv ovšem v jiné stati (§ 297) pojem příslušenství nemovitých věcí po rozumu neomezené příslušnosti vzduchového prostoru kolmo nad pozemkem k tomuto.

Rovněž nový občanský zákoník německý, který se hlásí tak dalece k čistému pojmu vlastnictví podle římského práva, an

uznává vlastnictví pouze při res corporales (§ 903), přináší jenom variace římskoprávní kasuistiky v oboru vzduchového prostoru nad pozemky (§§ 910—911) a zachovává v úvodním zákonu (art. 122 a 183) výslovně dotyčné normy partikulární. Ovšem, že se nový německý zákon občanský vyznamenává soubornou normou § 905, podle kteréžto se vztahuje právo vlastníka pozemku na prostor nad povrchem a na zemské těleso pod povrchem. Vlastník však nemůže zakázati zásahy, které se provádí v takové výši nebo hloubi, že na jich vyluce nemá zájmu.

V této antithetické konstrukci základní normy obačského práva v oblasti práva na používání vzduchového prostoru se souborně vyjadřuje zase jenom ona idea, která už v ekletické kasuistice římského práva brzdila vypětí zásadního absolutismu vlastnictví.

Sociální duch novodobého vývoje semknul, řízen diktáty, obecného zájmu kolektivního, v soustavu jako veřejné právo specialisovanou to, co primitivní vývoj vlekl v rámci soukromého práva jako výjimky a meze.

Po stránce legislativní techniky měl tento vývoj zprvu v novodobých kodifikacích občanského práva patrný mechanický účinek, že se zákonodárce už ani nepokoušel v mezích elementární konstrukce soukromoprávní kritiky vytknouti myšlenkovou základnu veřejnoprávních modifikací zásadní ideologie vlastnictví. Názorným příkladem jest sumární poukaz § 364. rakouského občanského zákoníku, že právo vlastnické možno jen potud vykonávati, pokud se tím nepřestupují zákony o zachování a povznesení obecného blaha stanovené meze.

Oproti tomu jest povšimnutí hodno, že právě tam, kde z úvah obecného blaha dochází ku nejkrajnějšímu zásahu do vlastnictví, totiž k expropriaci — starému římskému právu celkem ještě málo povědomé instituci — rakouský občanský zákoník stanoví v serii svých soukromoprávních předpisů o mezích vlastnického práva ve § 365. byť i ne prakticky, tož alespoň theoreticky postačitelnou základní ex professo-normu.

Při tak omezené orientaci zákonodárcových názorů na problem vzduchového prostoru nebylo možno očekávati od občanského práva včetně jeho specialisovaných kapitol o tak zvaném

mezinárodním právu soukromém vhodných vodítek ani pro zajištění výkonu prvních experimentací oněch objevů a vynálezů moderní přírodní vědy, jež se cele neb převahou provádějí ve vzduchovém prostoru.

Teprve když nezvratné zkušenosti donutily veřejné mínění, aby věřilo v pravdu přírodních zákonů, vyváděných veleduchy a šťastnými pozorovateli z tajů vesmírové mechaniky i dynamiky, jal se i konservativní právní řád uzpůsobovati jisté kategorie korrelativně potřebám vzešlým z postupování vzduchového prostoru silou a hmotou řízenou lidskou vůlí.

Epochální výzkumy Koperníka, Keplera, Galilei, Pascala, Newtona rozevřely lidstvu netušené obzory prostorového problému a vypožorovaly jeho základní zákony gravitace. Dlouhá doba neúporných, občas zdánlivě beznadějných pokusů ušla ode dne, kdy Newton (podle legendy i Byronem v Don Juanu XI. 1. uvedené) jako mladý posluchač university v Cambridge fenomenem se stromu spadnuvšího jablka obdržel popud ku své theorii gravitační, do dne, kdy bratři Montgolfier (1783) vyexperimentovali kontrerní vzestup hmoty, využitkovavše Archimedova zákonu v podobě balonu plněného ohřátým vzduchem, tedy látkou lehčí atmosferického vzduchu. Ohřátý vzduch byl později nahražen vodíkem, potom svítíplynem a balon mohl již roku 1901 registrovati 10.300 m dosažené výše. Zeppelin a Parseval m. j. vyzbrojili balon, dávše mu podlouhlý tvar, kormidlem, vrtulí a motory o úžasné konstrukci i výkonnosti.

Jakmile byla vynálezem odpovídající konstrukce motoru kladně vyřešena, otázka jízdy vzduchem nejenom podle Archimedova principu mechaniky (plavby), nýbrž podle tak zvaného režimu »těžší než vzduch«, stála moderní technika před nevystižnými možnostmi zvládnouti vzduchový prostor ve službách lidské potřeby.

Poté už vedla denní empirie právní vývoj na cestu vzduchem. Positivní právo se sice vydalo již dříve ve vleku elektrické energie, klesající svým silným i slabým proudům dráhu vzduchem v obor sferických dispozicí, ano zabezpečovalo telegrafu, telefonu a přespolním centrálám tak zvané právo cest (Elektrizitätswegerecht), než tu se jednalo pořád ještě o hmotné dráhy

drátem a právní koncepcí nalézala pro svůj postup v analogii cestného práva, na pevné půdě již vyvinutého, s důstatek vzorů. Dráhy aëronautiky ale vedou prostorem, jenž se jeví nekonečným kontinuem, řízeným jen věčnými zákony vesmíru a nezabraným žádným v nabytá práva, sankcionovaným zákrokem lidí o moc a majetek zápolících. »Das freie Meer befreit den Geist«, praví Mefisto ve Faustu (II. díl), čím více to možno říci, když se pozemšťan ocitá jako vítěz nad zákony telurické gravitace tváří v tvář vesmírové nekonečnosti!

Doména imponderabilní energie světla a elektřiny se stala v rozsahu atmosféry jevištěm komunikací ponderabilních a širé moře, k jehož břehům tíhly od věků státy a národové, vedeny prozíravými státníky a výbojnými vojevůdci, ztrácí svůj privilej, jako jediná všeobecná možnost komunikační.

Několik málo desítek let stačilo ku závratnému vývoji praktické aëronautiky, jejíž technické vymoženosti urychlila, zdokonalila a vyexperimentovala světová válka.

Z krvavě rušné laboratoře vraždicích se národů dostala světová kultura dar, který snad později, odčině vzpomínky své sverpé genese, přispěje, aby se národové tohoto malého světa poznaly, zprátelily a sjednotily!

Dnes jest motoricky řízený aëroplán už všedním zjevem na našem nebi, sloužit nesčetným potřebám osvětových i hmotných zájmů člověka a stal se tak předmětem právního řádu lidského soužití.

Podle toho, jakým způsobem a jakou měrou se vývoj dopravy vzduchem dotýkal právně relevantních zájmů člověka a společnosti, se postupně bral formální vývoj pozitivněprávní úpravy letectví. Celkem mladé disciplíny specificky technického práva doznaly leteckým právem nové kategorie, mající dnes již pevnou základnu, ale do nedozirna přírodovědeckých poznatků o prostorovém problému gravitující směrnice. První počiny specialisovaného pozitivního práva byly skrovné a předem povahy policejní. Jest to jednak logickým důsledkem toho, že se v sociálně pokročilé době staví do popředí zájem celkový, ale jednak i důsledkem konservativní politiky, která nejdříve pomýšlí na ochranu proti možným abusivnostem novot. Občanska

spolehlivost a odborná způsobilost osob, technická jakost pomůcek letectví, provoz letectví ve všech jeho úkazech a účincích zavdávaly státní moci podnět k úpravě, která se záhy ucelovala ve zvláštní kodexy leteckého práva, zahrnující v se i veřejnoprávní i občanskoprávní normy. Ovšem že právě při kodifikaci leteckého práva — patrněji než v jiných oborech speciálního práva moderní techniky — možno pozorovati, jak diferenciacní moment mezi veřejným a soukromým právem tu často splývá a se ztrácí v přechodových úkazech. Pozorujeme i zde, co vidíme v jiných oborech lidské vědy, že vyvrcholováním vědeckých poznatků odpadají jednotlivé přehrady, jimiž dříve teorie oddělovala v různé kategorie disciplíny, základní povahou jednotné (na př. chemii organickou a neorganickou, chemii a fyziku, elektricitu a optiku atd.). Jest to jakýsi synenergetismus poznatkový, jehož zákony hlásají a hájí najmě monisté ve filosofii i v přírodní vědě.

Už v substanciálně soukromoprávním institutu povinného ručení za vzešlou škodu (Haftpflicht, ručení za výsledek), který moderní pozitivní právo všude tam rozhodně vybudovalo, kde člověk svou normální intelektuální a fyzickou schopností se nemůže přiměřeně hájit újmám na životě, zdraví a statku, vznikajícím z živelné přemoci trakční síly (parní, elektrické, a různé jiné motorické síly), jeví se vliv úvah veřejnoprávních. Tak na příklad v zákoně ze dne 5. března 1869 ř. j. č. 27 o povinném ručení železnic za poškození na těle a usmrcení následkem železničního provozu, v zákoně ze dne 9. srpna 1908 ř. j. č. 162 o povinném ručení za škody vzešlé z provozu automobilů a v zákoně ze dne 29. července 1912 ř. j. č. 151 o ručení za srážky lodí (na podkladě mezinárodní úmluvy ze dne 23. září 1910 ř. j. č. 33 ex 1913) a samozřejmě v nových zákonech upravujících tuto stať v rámci provozu vzduchoplavby.

Vliv veřejnoprávních úvah se uplatnil stupňovaným způsobem, pokud jde speciálně o slabší, nesamostatné činitele zřízenceké v dotyčných kromobyčejně nebezpečných provozech, na půdě sociálního pojišťování úrazového. (Viz o poměru povinného ručení za škodu k úrazovému pojišťování čl. VII. zákona ze dne 20. července 1894 ř. j. š. 168). Jest na biledni, že vzdu-

choplaveckému právu jest luštití otázku povinného ručení osobně i věcně tak širokým rozsahem, jak provoz vzduchoplavby ty které zájmy ohrožuje poškozením.

Než charakteristické a prvořadě otázky speciálního práva leteckého jsou povahy veřejnoprávní a významu mezistátního. Jsou to otázka panství nad vzduchovým prostorem a otázka národnosti vzduchového plavidla.

První otázku lze zodpovědět jinak se stanoviska světového a jinak se stanoviska státního. Se stanoviska světového nemůže být pochyby, že vzduchový prostor, jako jedna z vrstev vesmírových aggregací, tvořící kontinuum, obklopující naši zeměkouli, by měl být řízen zásadou universální volnosti, mnohem více, nežli širé, světové moře.

Zásada volnosti vzduchového světového prostoru vyplývá z kosmických zákonů fyzikálních, podle kterých atmosféra není apertinenci země, jako jí není atmosféru země, jako další vesmírový agregát, obklopující vrstva aetheru v prostorové projekci telurickou gravitací už neovládané. Se stanoviska primérního práva přirozeného svědčí volnosti vzduchového prostoru universálnost zájmu lidstva územními svazy nečleněného a nezpůsobilost fyzické okupace širého vzduchového prostoru trvalými mocenskými institucemi.

Než člověk, jakožto zoon politikon má ještě daleko k lidstvu a ku životnímu řádu řízenému úvahami všelidskosti. Dějinný vývoj dosud tříští a poutá lidstvo teritoriálně a personálně podle národů a států. Stát se stal a jest vrcholnou kategorií lidského sespolčování, jejíž virtuální universalismus není sice po stránce kvantitativní, pro mnohost státních útvarů, semknut, ale po stránce kvalitativní ideou suverenity sankcionován. Tak se stává přirozeněprávní postulát volnosti širého vzduchového prostoru prakticky ilusorním a jednotlivé státy se jaly, jakmile docházelo ku technicky a právně relevantnímu ruchu ve vzduchovém prostoru, uplatňovati princip své suverenity ve vzduchovém prostoru nad svými teritoriiemi.

S hlediska praktické potřeby a veřejných zájmů mírových i válečných dlužno tudíž po dobu mezistátní rozkouskovanosti kontinentů přijmouti postulát státní suverenity nad tím kte-

řím vzduchovým prostorem za nezbytnost a se spřátelili se všemi důsledky atomisace prostorového kontinua.

Ovšem že z této základní orientace vyplývá nutnost přede-
dem dělení právní režim letectví podle toho, děje-li se let vzdu-
chovým prostorem nad státně diferencovanými kontinenty nebo
nad mimostátním volným mořem.

Složitější a theoreticky i prakticky zásadně spornější jest
druhá z obou zmíněných stěžejních otázek leteckého práva,
otázka státní národnosti létadel.

Tato otázka vyžaduje apodikticky pozitivního vyřešení, co
možná na základě mezinárodní úpravy, i kdyby první otázka
byla zodpověděna po rozumu volnosti světového prostoru vzdu-
chového. Že se tu neobejdeme s předpisy celkem spoře vyvinu-
tého mezinárodního práva privátního a že selhávají i zásady
staršího doktrinarismu právního o statutárnosti práva podle per-
sonálnosti a reálnosti rozlišovaného a smíšeného, jest při sin-
gulárnosti a komplikovanosti moderního letectví na snadě.

Musíme postupovati cestou novou a vyhledávati zvláštno-
stem letectvím přivoděných vztahů a účinků přizpůsobené právní
i policejní kautely v zájmu veřejném i občanském.

Idea plné suverenity jednotlivých států zjednodušila svými
důsledky jaksi mechaniku starších mezistátních systemů. Pů-
vodní římské právo rozeznáváje jus civite pro římské občany
a jus gentium pro Neřímany, nezavdávalo podnětu ku kolisím
mezistátně-právním, jelikož uznávalo jus gentium jako právo,
které opud omnes gentes peraeque custoditur. Pozdějším zvě-
sbecněním římského občanství pro všechny obyvatele římského
dominia splynulo jus civite a jus gentium a římské právo na-
bylo zevní universálnosti jako právo obecné i nad samu ideu
státu povznesené. Nesnáze a rozpory nastaly, jakmile lidová
národní práva pronikala na úkor obecného práva a s nimi my-
šlenka novostátních individualit. Obtíže a rozpaky z tohoto boje
dvou světových proudů se zrcadlí v komplikovanosti a často až
zmotanosti scholasticko-dialektických výkladů a urovnávání ko-
lisí mezistátně-právních, najmě za doby postglossatorů a dále
až ku velkým národním kodifikacím na přelomu osmnáctého
a devatenáctého věku. Četné doktrinarismem propagované a

kuriemi recipované regule a sentence vyrojivši se s teorií statutárních, jimž do jisté míry ještě holdují i Code civil i občanský zákoník rakouský, jsou tak známy, jako že jejich verbalismus umožňoval interpretaci všemi směry i protichůdnými. Že obratný interpret si eskamatováním díky mohl na příklad z regulí »locus regit actum« nebo »mobilia ossibus inhaerent« neb »lex fori« dedukovat co se mu hodilo, jest na bíledni:

Německá věda nadřzovala i v době, kdy už nastala kritická reakce proti zmíněnému chaosu jakési immobilisaci práva zdůrazňováním postulátu lex fori, románská věda hlavně italská a francouzská přála mobilnějšímu principu státně-nacionální osobnosti. Formální ujasnění nastalo, jakmile stát jako suverení subjekt ujal se úkolu tvůrce práva, vymaniv se cele z režimu obecního práva. Meritálně však nebyly a nejsou kolise mezistátně-právní odstraněny a nebudou. Prakticky uspokojivé luštění možno očekávati jedině úpravou mezinárodně-právní „jakožto pragmatickou reakcí proti krajnostem zásady svrchovanosti.

Tím naznačeno, jak málo nám historický materiál při kodifikaci leteckého práva skýtá a kterak obezřetně eklekticky naše legislativa bude museti používat tohoto materiálu a analogií daných národním a mezinárodním právem v oboru příbuzných odvětví moderní komunikace. Přistupujeme-li za tak vážných předpokladů ku pozitivní práci soustavně vedeného československého zákona leteckého, jest nám především třeba provincielního talentu, ovládajícího velké nové thema jak po stránce theorie, tak po stránce prakse a slučujícího ve své kapacitě vytríbený operační kult i právníka i technika.

A autority tak vzácné kvalifikace se naší republice dostalo v osobě původce návrhu zákona o vzduchoprávbě (letectví).

Hugo Diwald, senátní president nejvyššího správního soudu v Praze, jehož dlouholetou legislativně technickou kariéru vyznačuje řada děl oboru jurisprudence moderní techniky (jako na př. známý výnos o průmyslové politice, ním vypracovaný pokud byl referentem pro průmyslové právo a průmyslovou politiku v bývalém ministerství obchodu ve Vídni, dále jeho čelné práce jako sekčního čefa v ministerství veřejných prací

ve Vidni z oboru stavebního práva a stavebních řádů, jeho osnova práva elektrárenského, jeho úprava právních poměrů civilních inženýrů, o kterou se jeho předchůdcové drahná léta marně pokoušeli, organizace inženýrských komor, výjimečná úprava přednostních staveb a jeho již ve Vidni beze všech vzorů, jako první svého druhu, vypracovaná osnova leteckého zákona) rozvrhl na základě posléze zmíněné své práce, jako předseda meziministerské komise, pracovní program a osnovu, která jest v podstatě reprodukcí jeho původního díla. O zásadách osnovy podal, ještě než zahájil práci meziministerské komise, veřejnosti zprávu přednáškou v Právnické jednotě 24. února 1921 a zastupoval před mezinárodním forem (V. mezinárodní sjezd pro právo letecké) speciální otázku leteckého práva o národnosti a imatrikulaci létadel.

Návrh zákona, o němž byla právě zahájena diskuse interresovaných činitelů, probírá v padesátišesti do deseti kapitol soustavně zařazených člancích obsáhlou látku leteckého práva po všech jeho relevantních vztazích, díky věcně přesnou a formálně nestrojeně jasnou.

Dlužno hned povšechně vyzdvihnouti jako přednost politicky a hospodářsky předůležitou, že autor osnovy, stojící mimo dikasteria státní správy a nad nimi, nedal návrhu upadnouti do kompetenčních aspirací jednotlivými resorty žárlivě proti sobě uplatňovaných.

Nebylo by dalšímu vývoji letectví nikterak ku prospěchu, kdyby volná soukromá soutěž, nejúčinnější to vzpruha technické vynalézavosti a hospodářské podnikavosti, byla předem ze zásady vylučována jakýmisi monopolními konstrukcemi v rukou vojenské správy neb státní pošty. Stát může svým zákonodárstvím požadavkům plné jistoty státní obrany a zájmům poštovního regálu dostáti, aniž by letectví monopolisoval. Než i v rámci zásadně racionelní reglementace určitých institucí a funkcí letectví nesmí zákonná úprava upadati v područí postulátů maličerně hemživé policejnosti, již politický diletantismus rád nadržuje a setrvačný byrokratismus rád vyhovuje.

Řekne-li se však, že pro případ války není dosti postaráno, dlužno namítnouti, že dokavad státy nebudou své krajní spory

vyřizovati méně barbarským procesem nežli válkami, bude po každé zase znovu platiti, co na počátku světové války řekl kancléř německé říše, když tato s taseným mečem vkročila na půdu neutrální Belgie, zkrátiti si cestu k cíli: »Not kennt kein Gebot.«

Po stránce kladné konstatujeme, že československý návrh zákona o vzduchoplavbě (letectví) z obou svrchu zmíněných stěžejních otázek leteckého práva (panství nad vzduchovým prostorem a národnost létadel) zodpověděl první po rozumu praktické skutečnosti a druhou v důsledcích mezinárodního prejudikátu.

Přímo a pádně vyslovuje článek 1. zásadu státní suverenity nad vzduchovým prostorem nad státním územím. Z moci této suverenity článek druhý dovoluje československým vzducholodím plavbu vzduchem ve státě československém a u z n á v á podle mezinárodních smluv plavbu cizozemských vzducholodí vzduchem ve státě československém a sice obé podle ustanovení tohoto zákona. Vzhledem k politické nepraktičnosti ideově vznešenější these volnosti širého vzduchového prostoru dáváme přednost díkci naší osnovy před díkceci mezinárodního kodexu, kde se principiálně sice mluví o volnosti vzduchového prostoru, zároveň však připouští celá spleť státních předpisů, jimiž se princip volnosti stává prakticky ilusorním. Taková dvojmluvnost se v oboru pozitivního práva mstí, nejenom jako slohový nesoulad, nýbrž též jako zdroj věcných diferencí.

Vystižně praví Diwald ve své přednášce o národnosti a imatrikulaci létadel na V. mezinárodním kongresu pro práva letecká (Zahraniční politika, ročník 1922, sešit 19., strana 1394), že »Článek 1. kodexu sice odchylně od konvence stanoví zásadu, že plavba vzduchem jest volná, ale současně vyhrazuje státům právo, aby nad svým územím učinily opatření potřebná na ochranu svou a životů a statků svých obyvatelů. Tato klausule, jež státům přiznává co nejširší, ježto na jejich vůli závislé disposiční právo ve vzduchové prostoře nad jejich územím není ničím, než zastřeným uznáním státní svrchovanosti nad touto prostorou«.

K tomu možno ještě dodat, že i mírové smlouvy ve statích

jednajících vůči poraženým státům o vzduchoplavbě, nedisponovaly podle principu volnosti vzduchového prostoru.

Positivní uplatnění principu státní svrchovanosti nad vzduchovým prostorem vedlo ovšem ke kolisi s důsledky arci více imaginárními než praktickými, plynoucími z neomezenosti normy § 297. rakouského občanského zákoníku o příslušnosti vzduchového prostoru kolmo nad domy a jinými budovami ku zastavěnému pozemku. Tuto kolisi řeší § 4. návrhu, an stanoví, že let nad pozemky, budovami a jinými předměty nesmí být vlastníkem neb jinak oprávněným zakázán, dodržuje-li se zákonem pro let (mimo vzlet a přistání) předpsaná nejnižší výška t. j. taková výška nad plochou, přes níž se letí, aby se bezprostředním působením letu značně neztěžovalo pokojné užívání pozemků, budov a ostatních předmětů také v okolí plochy, přes kterou se letí.

V zorném úhlu státní svrchovanosti se dá zdůvodnit a vysvětlit řada přímých zásahů osnovou navrhovaných, jichž norma by jinak se musila založiti na více méně fiktivních konstrukcích z poměru obecného zájmu ku právům soukromým.

Druhá stěžejní otázka leteckého práva, otázka národnosti vzducholodi jest i theoreticky i prakticky spornější otázky předešlé, jelikož nám při ní politický pragmatismus nevnucuje určitou odpověď.

Prejudiciální svojí povahou stává se otázka národnosti vzducholodi osou, kol níž krouží jako primární a sekundární důsledky po stránce právnické i technické celá pásma norem o systematické osnovy seskupených v hlavách III. až VII. a IX.

Návrh přijímá za svou zásadu pravidlo: »La nationalité de l'aéronef est celle de son propriétaire«, již obsahuje konvence ze dne 13. října 1919 mezi spojenými a sdruženými státy sjednaná (Convention portant Reglementation de la navigation aérienne) a kterou přijaly též kongresy pro právo letecké v Monaku a v Praze.

Diwald podrobil na V. mezinárodním kongresu podstatu tohoto, podle zásady pro námořní lodi přijatého pravidla kritice a dospívá k názoru, že dovolávaná analogie leteckého práva a práva pro námořní lodi není logicky pevně založená

najmě vzhledem ku postulátu s první thesi spjatému, že žádný stát nemůže létadlo immatrikulovati, než náleží-li úplně jeho příslušníkům.

Na základě stringentní, přesvědčivou kasuistikou doložené argumentace (viz svrchu zmíněnou přednášku Diwaldovu) navrhuje, aby létadla měla národnost onoho státu, v jehož rejstříku jsou immatrikulována a že lze immatrikulovati pouze létadla, která mají svůj domovský přístav ve státě, v jehož rejstříku se má immatrikulace státi a jichž majitel má v tomto státě své řádné bydliště resp. stálé sídlo (representaci).

Přirovnáme-li thesi Diwaldovu ku thesi, kterou musila osnova po rozumu mezistátního prejudikátu adoptovati, nelze neuznati, že these Diwaldova by byla svými praktickými konsekvencemi bezpečnější a zejména s našeho domácího hlediska výhodnější.

Podle návrhu jsou československými vzducholodmi, mimo československé vzducholodi vojenské, vzducholodi zapsané (immatrikulované) v československém rejstříku, jichž výhradními vlastníky jsou českoslovenští státní občané. Jako zvláštní kauzely immatrikulace se požaduje při osobách právnických, obchodních společnostech a společenstvech, aby byly domácí, t. j. aby měly sídlo na území československého státu a pak aby předseda a nejméně dvě třetiny členů představenstva (veřejných společníků, osobně ručících společníků) byli československými státními občany.

Za vzducholod' pokládá návrh jak mechanická plavidla, tak motorická létadla ve vzduchu, tedy balony (upoutané, volné a motorové) i říditelné vzducholodi a létadla ku dopravě osob a věcí.

S momentem národnosti vzducholodi jest v důsledcích přijaté mezistátní these simultánně spjat moment immatrikulace v rejstříku, jemuž platí řada detailních předpisů osnovy, celkem řízených duchem analogických předpisů rejstříků pro námořní lodi.

Jako třetí konstitutivní nezbytnost leteckého práva druží se k otázce národnosti a k otázce immatrikulace vzducholodi (rejstříku) otázka povinného domovského přístavu vzducholodi.

Domovský přístav jako právní requisit jest nutností a po stránce technické se děje v § 9. osnovy jeho úprava faktické povahy provozu, an se pokládá za domovský přístav stanoviště, ve kterém vzducholod' jest obyčejně uschována a ze kterého podniká své cesty. Československé vzducholodi vojenské jsou z těchto předpisů vyjmuty.

Právní možnosti ku plavbě mimo letiště nabývá československá vzducholod' zápisem do rejstříku.

Vedle uvedených základních norem leteckého práva stanoví návrh zákona řadu předpisů, jednajících o subjektech a o objektech vzduchoplavby.

Po stránce s u b j e k t ů vzduchoplavby se upravuje právní postavení respektive kvalifikace vlastníka vzducholodi, držitele vzducholodi (vlastník a držitel mohou býti různé osoby), letců (velitelů neb pilotů), kteří mimo letiště vzducholodi řídí, ostatního leteckého personálu (mechaniků, posádky), živnostenských podnikatelů plavby vzduchem, pro něž se zavádí koncese, ať si mají podniky, které provozují periodické plavby vzduchem ku dopravě osob a věcí jakýmkoliv směrem nebo pro takovéto jízdy propůjčují vzducholodi, nebo podniky k provozu letišť, leteckých přístavů, míst pro vzlety a přistání, neb podniky pro službu signální nebo podniky k pořádání letů vzduchem zejména na podívanou. Dále jest stanovena kvalifikace osob, jež se chtějí po živnostensku zabývati odbornou výchovou leteckého personálu (jako podmínka zvláštního povolení udělovaného ministerstvem veřejných prací) a konečně jest předepsaná jakási singulární licence (dovolení), mimo normální instituce živnostenského řádu, pro ty, kdož vyrábí a opravují vzducholodi a motory k nim potřebné nebo jimi obchodují neb je z cizozemského do území československého státu za účelem držení neb odbytu dopravují. Tato dovolení má udělovati ministerstvo obchodu v dohodě s ministerstvem veřejných prací a národní obrany.

Po stránce o b j e k t ů vzduchoplavby stanoví návrh zevrubné předpisy o technické způsobilosti vzducholodi ku plavbě Ministerstvem veřejných prací dosazená zvláštní zkušební komise zkoumá a osvědčuje průkazem způsobilost vzducholodí buď podle určitých typů, nebo pro jednotlivou vzducholod'.

Vzducholodi se zkouší před zápisem do rejstříku, dále periodicky jsou-li udržovány v řádném stavu a pak při změně konstrukce strojních neb bezpečnostních zařízení. Pro vzducholodi vojenské platí předpisy vojenské.

Řada dalších sem spadajících předpisů jest povahy policejní a týče se označování vzducholodí (národnost, immatkulace, jméno a bydliště držitele a vlastníka, zatížitelnost), osvětlování vzducholodí, bezpečnostní výzbroje vzducholodí a zároveň zákazu bráti jisté povážlivé přístroje a předměty (fotografické, radiotelegrafické přístroje, válečné zbraně, střelivo a výbušné látky) na lodi mimo vojenské a policejní a posléze příkazu, míti na lodi při plavbě za účelem legitimace osvědčení o zápisu do rejstříku, denník (podobně jako na lodích námořních) a ostatní předepsané knihy.

Ve stati norem o objektech letectví dlužno posléze vyzvednouti předpisy upravující letecké provozovny, jednak pro jejich technický význam, jednak pro jejich zvláštní právní uspořádání.

Návrh obepisuje v § 21. — jak se nám zdá poněkud široce — provozovny letecké jako letiště a jiná zařízení sloužící potřebám vzduchoplavby, ačkoliv v jiné souvislosti (§ 25.) daný výpočet: letiště, letecké přístavy, místa pro přistání a vzlety a signálová zařízení by mohl znamenati konkrétně spolehlivější determinaci pojmu provozovny, pojmu, který jest pro dosah správního práva předpisy třetí hlavy živnostenského práva svým pregnantním zabarvením jinak ustálen.

Letecké provozovny, v jichž rámci bude docházeti zajisté i ku zřizování provozoven po rozumu třetí hlavy živnostenského řádu (nejmě pokud jde o soukromé majitele v § 17. návrhu uvedených koncesí), liší se sice celou svojí technickou povahou od živnostenských provozoven, jsou však vázány úředním povolením ministerstva veřejných prací, a to podle řízení upraveného celkem po vzoru v živnostenském řádu pro schvalování provozoven stanoveném.

Po stránce právní charakterisuje úpravu leteckých provozoven v § 25. těmto přiznaná možnost expropriace pro zřízení, rozšíření, vybudování a provoz letišť, leteckých přístavů, míst pro přistání a vzlety a signálových zařízení.

Návrh se staví na stanovisko obecné prospěšnosti vzduchoplavby a přiznává právo na expropriaci veřejným subjektům vzduchoplavby (státu, korporacím místní samosprávy a sdružením k podpoře plavby vzduchem generelně a soukromým majitelům podniků podle § 17. odst. 2 lit. a), c), d) koncesovaných kondicionelně, uzná-li koncesní úřad výslovně a zvláště jejich význačnou důležitost pro vzduchoplavbu.

Předmětem vyvlastnění může zvláště býti postup vlastnictví nemovitosti včetně budov, zřízení služebností a jiných věcných práv k nemovitým věcem, postup, obmezení a zrušení takovýchto práv, trpění zařízení, která výkon práva vlastnického omezují.

Legislativní ratio pro konstrukci vyvlastňovacího práva jest analogie železničního zákonodárství, užitá též v zákoně elektrárenském, procesuální postup odpovídá postupu rakouského resp. uherského zákona z roku 1878 resp. 1881 o expropriaci k účelům železničním.

Přes všechn právně a technicky podstatný rozdíl mezi provozovnými návrhu leteckého zákona a provozovnými živnostenského řádu, jest povšimnutí hodno, kterak návrh zabezpečující podnikům dopravním možnost racionelního rozvoje se blíží vitálním požadavkům moderní politiky průmyslové, která — nehledíme-li ku výjimečným opatřením ve prospěch přednostních staveb za války — dosud marně na zákonodárství žádala generelní uznání její obecné prospěšnosti, jako titulu pro exproprie při zřizování a rozšiřování provozoven industriálních.

Obsáhlou pozornost věnuje návrh provozu letectví jako zdroji možných škod, a to jednak soukromoprávními předpisy o náhradě škody (§ 29.—40.) a jednak předpisy veřejnoprávními, spadajícími v obor sociálního pojišťování (§ 48.).

Předpisy o náhradě škody jsou konstruovány na zásadě povinného ručení za výsledek (Haftpflicht) a v zájmu poškozených velmi přísné; celkem platí analogie ručení za škody vzešlé provozem železnic a automobilů.

Ručení za vzešlou škodu jest koreální v tom smyslu, že letec zodpovědný za řízení vzducholodi (mimo letce vojenské ve výkonu služby) jest jako exponent momentu zavinění vždy spoluvinen ku náhradě škody a s ním držitel a není-li tako-

vého, vlastník neb každý spoluvlastník jako presumovaně solventní exponent povinného ručení. Po případě ručí i třetí osoba, již byla vzducholoď ku provozu na vlastní účet přenechána nebo pouze případ od případu k volnému nakládání zapůjčena.

Kasuistika této konstrukce předvídá i pád, kdy bezprávným postupem byla vzducholoď legitimnímu činiteli odňata z dispozice, i pád souručení legitimních činitelů, opomenuvších dostatečné uschování vzducholodi.

Přísnost předpisů o povinném ručení vůči podnikateli (zaměstnavateli) vysvítá najmě z normy § 31., podle které vina zaměstnanců při provozu a účastníků plavby nesprošťuje povinnosti nahraditi vzniklou škodu. Rigorosní předpisy o náhradě škody (§§ 29.—31.) platí, použilo-li se vzducholodi za úplatu nebo při dopravě osob neb věcí po živnostensku provozované a pak ve službě nebo k příkazu osoby náhradou škody povinné, v tomto případě, pokud není škoda plně nahrazena pojištěním proti úrazu.

Nároky na náhradu z poškození jiných osob neb věcí dopravovaných vzducholodí řídí se podle obecného občanského práva. Stejně se řídí podle obecného práva občanského a nikoliv podle přísnějších předpisů návrhu (§§ 29.—32.) vzájemné nároky na náhradu škody z poškození osob náhradou povinných aneb jich věcí, lhotejno, nastala-li událost z provozu pouze jedné vzducholodi, ič srážkou více vzducholodi nebo srážkou vzducholodi se železnicemi, provozovanými nějakou silou živelnou aneb s automobily. Než i v pádech ručení podle občanského práva ukládá návrh v § 36. držiteli neb vlastníku a na jich místo nastupujícím osobám z titulu culpa in eligendo povinnost odpovídati za zavínění při provozu používaných osob.

Předpisy o náhradě škody prohlašuje návrh v § 39. principiálně za jus cogens; úmluvou může býti předem vyloučeno neb omezeno jenom použitím ustanovení § 32. odst. 1 lit. a) — při dopravě za úplatu neb po živnostensku provozované — odst. 2. při dopravě jiných osob neb věcí vzducholodí, kdy se náhrada škody řídí podle obecného práva občanského a ustanovení § 32. odst. 1 lit. b), pokud jde o nároky na náhradu z poškození věcí.

(Zajímavá jest úprava poměru ručení z titulu navrhovaného zákona a náhrady škody z úrazového pojištění.)

Singularní a v zájmu poškozených účelné jsou předpisy § 38., jimiž se ukládá držiteli vzducholodi povinnost, před vydáním legitimace resp. před udělením koncese (§ 17.) prokázat, že ku zajištění nároků třetích osob na náhradu škody podle tohoto návrhu jsou buď pojištěni proti škodám vzniklým při provozu vzducholodi anebo že složili jistotu hotově, v cenných papírech neb bankovním záručním listem u ministerstva veřejných prací.

Výjimky z pravidel navrhovaných pro náhradu škody stanoví osnova pro vojenské osoby utrpěvší a výkonu své služby provozem vojenské vzducholodi škodu, odkazujíc na předpisy zákona o zaopatření vojenských osob a dále pro leteckou dopravu poštovních zásilek, pro něž platí předpisy poštovní.

Skupina předpisů shrnutých v § 48. o sociálním pojištění pojednává výslovně jenom o pojištění úrazovém. Za podnikatele provozu pojištěním povinného pokládá se držitel vzducholodi resp. majitel letecké provozovny. K pojištěncům čítá návrh osoby zaměstnané při provozu vzducholodí držených v území československého státu a při zařízeních sloužících vzduchoplavbě, osoby náležející k posádce československých vzducholodí jsou pojištěny proti následkům úrazů podnikových neb jím na roven postavených i mimo území československého státu.

Singularního rázu jest předpis, že za úrazy při provozu ve smyslu zákona o úrazovém pojištění, pokud jde o osoby zaměstnané při vzducholodích (velitel, pilot, posádka), nepokládají se úrazy, které se udály při letech závodních a leteckých produkcích, jakož i při přípravách k nim (training).

Pozoruhodna jest přísnost trestů, jimiž má státní policie stíhati přestupky zákona a energie, se kterou se stanoví opatření zabezpečující výkon trestních nálezů a jiných příkazů.

Vydání celní předpisy pro vzduchoplavbu ponechává návrh vládnímu nařízení.

Zvláštní nějakou organizaci subjektů vzduchoplavby, která by vůči veřejnosti a veřejné správě představovala moment autonomního semknutí zájemníků za účelem jistějšího konání povinností ze zákona a která by svým členům ulehčovala tech-

nicko-hospodářská břemena ze zákona, návrh nestanoví. Oproti tomu jest dána možnost, aby si ministerstvo veřejných prací přidružilo zvláštní poradní sbor.

Posléze třeba učiniti ještě zmínku o hlavě IX., jednající o cizozemských vzducholodích. Dispoziční základnu předpisů této hlavy, jsoucích vůči primerním normám smluvených konvencí z valné části povahy subsidiární, tvoří úvahy podmínované mezinárodním právem, najmě mezinárodními úmluvami, mezinárodní observancí a momentem stanovené neb zachovávané reciprocity. Z racionální a praktické nezbytnosti těchto předpisů vyvěrává ideová živelnost volnosti širého prostoru vzduchového, modifikující in praxi podložený princip státní suverenity nad vzduchovým prostorem.

Některé z konkrétních předpisů návrhu jsou důsledkem shora už zmíněné these o národnosti vzduchoplavby a jest této stránce zásluhou Diwaldovou, že právě tyto partie přednesl mezinárodnímu fóru ku posouzení.

Reglementováno jest vůči cizincům a cizozemským vzducholodím i držení vzducholodi na území československém i plavba vzduchem v československém státě. Návrh stanoví zevrubně podmínky, za kterých může cizinec nabýti legitimace držeti v Československu vzducholod a vypočítává předpoklady, za kterých cizozemské vzducholodi může býti vydán zahraničním zastupitelstvím československým vstupní list ku plavbě vzduchem v československém státě.

Státní autorisace (povolení) jest třeba též cizozemským vzducholodím vojenským, policejním a celním ku plavbě vzduchem ve státě československém (povolení zvláštní a dočasné) i vzducholodím cizozemských podniků, které provozují periodické plavby ku dopravě osob a věcí na určitých liniích ve státě československém bez přistání na jeho území.

Pamatováno jest i lodí ku plavbě u nás neoprávněných anebo sem zbloudilých. Tyto lodí musí na znamení přistáti, podrobiti se prohlídce a mohou býti — naskytneli se závada v ohledu veřejném — zadržány až do rozhodnutí příslušného úřadu.

Probravše návrh leteckého zákona i v obrysech jeho celkové soustavy i co do významných jednotlivostí jeho obsahu, uznáváme s plným uspokojením, že se autor návrhu nedal v základech normativní koncepce zvábiti svody režimu koncesního a uhájil zásadní volnost podnikání i když návrh pod tlakem požadavků správní policie na četných místech konstruuje možnost předstízných zásahů v podobě různých povolení, zkoušek a ověření.

Námitku vypjatého centralismu, která se po stránce formálně-právní leckde vtírá, vyvracejí autorem návrhu samým vypracované vysvětlivky, a sice nikoliv jako pouhý reflex v naší ústavě tak rozhodně zdůrazňovaného centralismu, nýbrž jako věcnou patřičnost odůvodněnou tím, že »vlození rozhodování ve věcech letectví do rukou podřízených úřadů by snadno vedlo k roztržičnosti praxe, která při této zcela novotvárné agendě by mohla mít v zápětí nepříznivý vliv na vývoj aviatiky. Soustředění agendy umožní, aby obstarávána byla specialisovanými odborníky; pro dohlednou dobu pak nedá se očekávat, že by agenda nabyla takového rozsahu, že by její centralisace byla na úkor rychlému vyřizování.«

Shrnujeme kritické úvahy o návrhu vládou právě veřejnosti předloženého v povšechný posudek, že osnova jest dílem dokonalým, zabezpečujícím naší vlasti čestné místo v legislativě světového letectví, našemu letectví právní předpoklady zdárného vývoje a svému autoru Diwaldovi zasloužené jméno vůdčí kapacity v tomto oboru moderní jurisprudence.

Dr. Cyril Horáček ml.:

Pojem státu v novějších francouzských teoriích.

I.

Ú v o d.

V posledních dvaceti letech vznikla ve Francii řada zajímavých teorií o pojmu státu a veřejného práva, které přinesly řadu nových myšlenek a hledisek ke starým problémům. Ve