

Právě proto, že označení »kandidát« není titulem právním, nelze dobře hovořit o vynutitelnosti, jak a kdy tohoto označení má či nemá být užíváno. Nanejvýše, patrně z důvodů úřední prospěšnosti, by mohla být úprava tohoto označení upravena samostatně v rámci universitní autonomie »zvláštními nařízeními úřadů akademických«, jak o nich v § 4 mluví provisorní disciplinární řád (č. 416/1849). Ale i tak by bylo možno vynutiti užívání tohoto označení jen pro posluchače, nikoliv už pro absolventy.

Z téhož pak důvodu, že nejde o právní titul, nemá jeho užívání významu právního. Proto by ho nemělo být užíváno na úředních listinách; ačkoliv opět jeho užití nezakládá nějakého práva a pod. Ovšem toto zcela bezvýznamné užití může státi se právně závazným, jestliže by tu byl úmysl plést neinformovanou veřejnost, ač i tu musíme být vždy opatrní v hodnocení dosažené míry.<sup>5)</sup> Jinak však titulatura »kandidát« po právní stránce je zcela bezvýznamná.

## O právních poměrech vnitrozemské plavby.

Dr. Jiří Reichert (Praha).

(Dokončení.)

B. Konvence o sjednocení určitých pravidel, týkajících se srážky lodí ve vnitrozemské plavbě. — Upravuje placení odškodného za způsobené škody lodím, věcem a osobám, nalézajícím se na palubě v případě srážky mezi loděmi vnitrozemské plavby, ve vodách jednoho ze smluvních států. Je-li srážka náhodná či zaviněná případem vis maior, aneb jsou-li pochybnosti o příčinách nehody, škody poneseu ti, kteří jimi byli postiženi.

Avšak jedná-li se o vinu jedné nebo více lodí, jsou tyto solidárně zavázány k náhradě škod. Konvence upravuje pak rozdělení škod mezi odpovědné lodi podle jejich viny.<sup>14)</sup>

<sup>5)</sup> Sem sluší zařaditi i upozornění, že připojování takového označení by mohlo být v rozporu s nařízeními správními, ovšem musily by tu být splněny všechny předpoklady. Tak na př. zubní technik, který by připojoval k označení své provozovny i zkratku »MUC«, aby tak vzbudil zdání, že studuje lékařství, ač ve skutečnosti není ve stadiu zkušebním, dopouští se přestupku, protože § 5 (2) zákona o zubním lékařství č. 303/1920 zakazuje »všechny tituly a označení« kromě »(zkoušený) zubní technik«. Podobně by mohlo být zakročeno proti advokátu, který by měl praxi dotýkající se zájmů neb otázek lékařských a který proto si na př. dal zapsati medicínu a psal se »MUC«, aby tak vynikl před ostatními advokáty a podobně.

<sup>14)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

To přesně je výtčeno v čl. 4 a 5, kde se rozlišuje mezi t. zv. vinou kolektivní a t. zv. vinou společnou. Prvou je případ, že vinou dvou nebo několika lodí byla způsobena škoda lodi třetí, jež sama na srážce nenese viny. Při druhé stihá vina i loď poškozenou.<sup>15)</sup>

Těmito ustanoveními nejsou dotčeny předpisy o omezení odpovědnosti majitelů lodí podle domácího zákonodárství, ani závazky, vyplývající ze smlouvy dopravní, či z jiných smluv.

C. T. zv. Velká konvence jest celý komplex otázek, týkajících se práva plavebního.

1. Immatriculace. — Státy se zavazují, že povedou rejstřík lodí vnitrozemské plavby.<sup>16)</sup> Způsob a bližší podmínky immatrikulace ponechávají se domácímu zákonodárství, a to vzhledem k již stávajícím zákonným předpisům a vzhledem k tomu,<sup>17)</sup> že by takové ustanovení na mezinárodních řekách bylo v rozporu se zásadou svobody plavby.

K zamezení konfliktů zákonných ponechána vlastníku lodí volba státu, v němž loď bude registrována v případě, kdy tato vyhovuje současně podmínkám pro registraci ve dvou nebo více státech. Avšak tato svoboda volby je omezena tím (odpovídá čl. osnově zák.), že smluvnímu státu je vyhrazeno právo stanovit povinnost zápisu lodí do rejstříku na jeho území v případě, kdy loď vyhovující podmínkám registrace v různých státech, náleží jeho příslušníku, jestliže tento má na území tohoto státu své bydliště a jde-li o společnost, své faktické sídlo.<sup>18)</sup>

Immatriculace lodí provádí se na písemnou žádost majitele, doloženou odůvodňovacími listinami. Záleží v zapsání jména či hesla lodí, jejího typu a způsobu konstrukce, roku a místa výstavby, povahy a síly stroje, podle vysvědčení o tonáži, jakož i čísla a data tohoto vysvědčení; dále jest uvéstí jméno, příjmení, zaměstnání a bydliště majitelovo. Každá takto zapsaná loď má nésti na přídi na obou bocích své jméno nebo své heslo, své matriční číslo, před nímž má býti písmeno či začáteční písmena immatrikulačního úřadu a za nimiž má následovati latinkou psané počáteční písmeno státu, z něhož pochází.<sup>19)</sup>

2. Vlastnictví. — Právní stav ohledně nabytí vlastnictví se v jednotlivých státech velmi různí. U nás, v Německu a Rakousku je třeba smlouvy a odevdání. Ve Francii pouze smlouva. V Holandsku a Švýcarech zápis do

<sup>15)</sup> Pozn. Otázka náhrady škody při srážce lodí byla již upravena konvencí uzavřenou v Bruselu r. 1910 a týká se srážek lodí námořních s lodmi říčními. Tam upravena je již i otázka viny společné, nikoliv kolektivní. Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>16)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

<sup>17)</sup> Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>18)</sup> Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>19)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

rejstříku. Proto bylo stanoveno, kterého zákona jest použiti v případě konfliktu mezi zákony jednotlivých států. Pro převod práva vlastnického k lodi jest rozhodným zákon státu, v němž je loď immatrikulována, avšak za podmínky, že tento zákon zajišťuje publicitu změny vlastnictví buď obligatorním zápisem do rejstříku, nebo převodem držby na nabyvatele.<sup>20)</sup>

3. **Loďní právo zástavní.** — Účinky hypotéky na lodi řádně zřízené a zapsané do loďního rejstříku se řídí zákonem státu, v němž je loď immatrikulována.<sup>21)</sup> Konvenci jde o to, aby bylo zajištěno vzájemné uznání loďních práv zástavních, zřízených v jednom smluvním státě, ostatními smluvními státy, jednak o stanovení jednotných pravidel pro určení zákona, jenž má býti rozhodným pro vznik, zánik a obsah loďního práva zástavního.

Důležitá je mezinárodní definice pojmu příslušenství lodi; není možno sem zahrnouti pohledávky z dopravného, pohledávky proti pojišťovně atd., nýbrž jedná se zde toliko o příslušenství »věcné«, to jsou všechny předměty, které sice nejsou součástí lodi, ale patří k ní trvale, podle svého určení.<sup>22)</sup> Rozšíření tohoto pojmu je možno domácím zákonodárstvím, ale účinkům se nedostane mezinárodní sankce.

Zápis zástavního práva do loďního rejstříku musí obsahovat alespoň věřitele, částku pohledávky, úrokovou sazbu, podmínky, za jakých lze vymáhati jistinu a úroky.<sup>23)</sup>

Jako vznik, tak i zánik loďního práva zástavního řídí se zákonem místa immatrikulace. Tím se má docílití jednotnosti. Nelze, aby právo, které zaniklo v místě, kde je zapsáno do loďního rejstříku, platilo ještě v jiném státě. Rovněž nebylo by možno připustiti, aby loďní právo zástavní zaniklo v cizině z důvodu, který není uznán zákonem státu, kde loď jest immatrikulována.<sup>24)</sup>

V případě nucené dražby lodi v cizině řídí se zánik loďního práva zástavního zákonem místa exekuce z nutnosti, aby pro veškeré otázky exekučního řízení byl rozhodným tentýž zákon. Jestliže byl oddělen nějaký předmět náležející jako příslušenství k lodi, na níž vázne zástavní právo, řídí se trvání resp. zánik zástavního práva na tomto předmětu zákonem místa, kde se předmět nalézá.

**Zvláštní řízení,** platící ve státě, v němž je loď immatrikulována, které má v zápětí zánik zástavního práva, nezavazuje stát, kde se loď nachází, jestliže jeho vlastní zákonodárství nemá takového řízení.

<sup>20)</sup> Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>21)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

<sup>22)</sup> Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>23)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

<sup>24)</sup> Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

Jedná-li se o přeregistrování lodí z rejstříku jiného státu smluvního, je zajištěno, že zápis zástavního práva bude z úřední moci převeden do nového rejstříku. Přeregistrování se děje za souhlasu všech zapsaných zástavních věřitelů a za podmínek jimi přijatých. Tyto podmínky musí odpovídati zákonným předpisům země nové immatrikulace. Ohledně zástavního práva platí pak nadále předpisy tohoto státu.

4. V zájmu povznesení lodního úvěru bylo nutno vymeziti v konvenci počet pohledávek, jimž možno přiznati přednostní právo před zapsaným zástavním právem smluvním. Konvence uvádí demonstrativně: výlohy udržování po zabavení, plavební poplatky, poplatky přístavní a lodivodské, pohledávky vyplývající z nájemné smlouvy kapitánovy, posádky a jiných osob, najatých pro službu na palubě, odměny, povinné za záchranu a pomoc, náhrady, povinné za škody způsobené srážkou nebo jinou plavební nehodou, odškodnění za zranění osob, nacházejících se na palubě, jakož i za ztráty neb poškození nákladu a zavazadel cestujících. Současně se stanoví pořadí a způsob umořování těchto přednostních pohledávek.<sup>25)</sup>

Některé pohledávky mají přednostní právo jen v určitých případech, tak na př. pohledávka pohřebních výloh v případě smrti loďaře, jenž sám řídil svou loď, pouze v případě, je-li této pohledávce přiznáno přednostní právo zákonem místa, kde k exekuci dochází; dále pohledávka odměny za práce záchrané a pomocné a příspěvků lodi ke společné havarii pouze v případě, je-li ručení loďařovo za tyto pohledávky obmezeno a je-li těmto pohledávkám přiznáno přednostní právo zákonem místa, kde loď byla immatrikulována. Jde-li o příspěvky ke společné havarii, platí zákon, jenž byl konvencí určen pro exekuční soud.

Pohledávky náhrady škody z ublížení na těle osobám, jež se nalézaly na lodi, jakož i náhrady ztrát nákladu či zavazadel, jsou vázány stejnou podmínkou.

Pohledávky nositelů pojištění, opírající se o předpisy sociálního pojištění zaměstnanců, mají přednostní právo jen tehdy, je-li toto uznáno zákonem místa exekuce. Smluvní státy mohou zavést ještě přednostní práva pro kterékoli jiné pohledávky, ovšem tato uznána nebudou v jiném státě, dojde-li tam k exekuci.

5. S otázkami o nabytí vlastnictví k lodi, o právu zástavním a o přednostních právech úzce souvisí zajišťovací zabavení a exekuce na loď. Jedná se o případy, kdy k exekuci dojde na území jiného státu, než kde je loď zapsána, a tu je rozhodným zákonem místa, kde k zajišťovací exekuci dochází.<sup>26)</sup> Smluvní státy se zavazují, že učiní potřebná opatření, aby oznámení o zabaveních, provedených na jejich území,

<sup>25)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

<sup>26)</sup> Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

i o zrušení zabavení bylo ihned podáno u immatrikulačního úřadu zabavené lodi.<sup>27)</sup>

Aby manipulace byla usnadněna, jest stanovena jednotná forma tohoto oznámení. Registrační úřad má povinnost poznamenati zahájení exekuce v lodním rejstříku, vyrozuměti všechny zástavní věřitele a zaslati seznam těchto věřitelů exekučnímu soudu. Zákon místa exekuce musí vyhovovati některým minimálním podmínkám, aby věřitelé měli možnost uplatniti včas svá práva. K výmazu zástavních práv, jež exekucí zanikly, je třeba formálního ověření listiny, která má přesně určené náležitosti.<sup>28)</sup>

6. Poslední oddíl obsahuje v š e o b e c n á u s t a n o v e n í. Opatření konvence nevztahuje se na lodi přidělené toliko v e ř e j n é službě. Smluvní strany se zavazují vybudovati zákonodárství odpovídající konvenci, při čemž žádné ustanovení konvence nesmí býti vykládáno tak, že by odporovalo smlouvám, aktům či konvencím, týkajícím se mezinárodních vodních drah. V p r o t o k o l á r n í c h u s t a n o v e n í c h, jež jsou ke konvencím připojena, se stanoví, že po ratifikaci budou listiny odevzdány generálnímu sekretáři Společnosti národů, jenž jejich uložení oznámí všem státům podepsavším nebo přistoupiším. Další ustanovení týkají se vejítí v platnost a účinnosti jednotlivých konvencí. Oficiální text je francouzský, ale připojen notlivých konvencí. Oficiální text je francouzský, ale připojen je i text německý a státy mohou přistoupení i k tomuto. Oba jsou pokládány za rovnocenné.<sup>29)</sup>

Jak je z uvedených přípravných prací, tak i hotového díla patrnó, netřeba míti u n á s o budoucnost vnitrozemské plavby obav, byť právě zde sejevila ve značné míře stagnace.

Dnes, jako v dávných dobách, platí staré plavecké heslo: »Navigare necesse est, vivere non necesse.«

## Z p r á v y

**Anglie bez zlatého standartu.** V r. 1925 byl v Anglii znovu zaveden t. zv. z l a t ý s t a n d a r t, t. j. povinná směnitelnost bankovek Anglické banky za zlato. Byl to výsledek snah, projevujících se silně od skončení války. Snahy tyto došly zvláště vyjádření ve zprávě t. zv. Cunliffova komitétu, jenž utvořen byl parlamentem v prvních letech poválečných právě ku zkoumání otázky návratu ku zlatému standartu. Věc stala se tehdy před-

<sup>27)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).

<sup>28)</sup> Srv. Věstník min. obchodu, roč. XI. č. 9.

<sup>29)</sup> »Résumé mensuel«, Vol. X., Nr. 12 (1930).