

valné hromady zadlužení aneb použití důchodů společných nemovitostí k jinému účelu, nežli k rozdělení mezi členy dle poměru jejich spoluvlastnictví. Pouze může zavázati jednotlivé členy ku příspěvkům v zájmu správy k-u a tito mohou pro své podíly převzítí reální břemena (hypotéky) vlastním jménem. (Stálá praxe Nejvyššího soudu.)

Neorganisované k-y urbářské zastupuje dle starší praxe v pasivních sporech obecní rychtář, kdežto v aktivních sporech musili by dáti ke sporu zmocnění všichni komposesoři. Tato praxe vyvinula se ze stavu, kdy urbářská obec či společnost byla identickou s obcí politickou jakožto původně obcí poddanskou. S hlediska dnešního právního stavu, t. j. z povahy urbářského společenství jako spoluvlastnictví se odůvodniti nedá. Na tom nemění nic, že urbářské společenství z důvodů veřejného hospodářství podléhá dle platných předpisů administrativních dozoru a eventuelně schvalování politické správy. O tom dosti bohatá judikatura nejv. správ. soudu.

Vyskytují se také případy kombinovaného komposesorátu členů vlastních pozemky zemanské a urbářské v téže obci.

K urbářskému k-u vztahují se zvláště ustanovení zák. čl. XXXIII/1868, LIII/1871, XII/1877, XXXIX/1908 (s prov. nař. č. 30/1909, RT č. 45).

III. **K. lesů a pastvin**¹⁾ mimo případ zemanských a urbářských k-ů může vzniknouti tím způsobem, že při provádění komasace (zák. čl. XXXIX/1908) v obcích,

¹⁾ Označení tohoto útvaru jako k. není sice v literatuře a v pramenech zvyklé, poněvadž však termín compossessoratus znamená vlastně kolektivní spoluvlastnictví a ne pouhou společnou držbu, jak by se dle doslovného znění (také maď. výrazu: Közbirtokosság) zdálo, a při útvaru pod III vylíčeném jde právě o kolektivní spoluvlastnictví, považujeme použití termínu k. na tento útvar odůvodněným. Právní podstata všech tří útvarů je úplně stejná, pouze důvod vzniku je, jak v textu vylíčen, různý. Zákonodárství, jmenovitě předpisy formálního práva, upravují všechny tři útvary v souvislosti a dle stejných pravidel. Viz svrchu cit. nař. č. 30/1909 o řízení při majetkové úpravě (cf. též § 6 uvoz. zák. k uh. civ. ř. s.: segregace, komasace, upoměrňování, rozdělení pastvin a podobné věci), dále zák. čl. XIX/1898 o státní správě obecních a některých jiných lesů a holých ploch, dále o úpravě hospodářské správy k-ů a v nerozděleném vlastnictví bývalých urbárníků se nacházejících, společně užívaných lesů a holých ploch.

kde je nedostatek pastvin obecních, zřídí se potřebná plocha pastevní tím, že každý účastník komasace ustoupí aspoň 5% své půdy — dle dohody i více — k tomuto účelu. Spoluvlastníci takto zřízených pastvin tvoří pak pastvinové společenství organisované způsobem jako k. pod I a II. Fysické dělení je možno žádati jen cestou administrativní po svolení ministerstva orby.

Ohledně řízení k utvoření společných pastvin platí svrchu řečené (zvláště nař. min. spravedl. č. 30/1909).

Literatura.

Zlinský Rainer: „A magyar magánjog mai ervényében“, VII. vyd.; Janesó: „A közbirtokosság“, 1889; Tóth (Vavřínek): „Útmutató urbéri ügyekben“, Tóth (Ludvík): „Urbérikalanz“, Horák: „Urbářské a příbuzné poměry na Slovensku a v Podkarpatské Rusi“, Právní Obzor, 1923; také separatim: „Urbářské právo na Slovensku“.

Jaroslav Horák.

Kompromisární klausule

viz Rozhodčí soudy mezinárodní.

Komunikační právo mezinárodní.

Komunikačním nebo-li dopravním právem mezinárodním rozumíme souhrn právních řádů, kterými se státy kulturního společenství řídí ve vzájemném styku dopravním. Mezinárodní dopravou rozumíme pak činnost, jejímž cílem jest překonati prostorové vzdálenosti přemístěním osob, statků a zpráv ve styku mezistátním.

K. p. m. patří do oboru mezinárodního práva správního. Jedná se tu o právní normy správy společenství mezinárodního, které se rozvojem civilisace mezi kulturními národy vytvořilo. Doprava sprostředkuje mezinárodní styky a jest tedy přirozeno, že v tomto oboru nejzřejměji projevilo se poznání vzájemné hospodářské, kulturní a sociální závislosti států a přesvědčení o nutnosti, aby státy vlastní suverenitu v zájmu světového obchodu dobrovolně omezily a že tu nejdříve a nejzřetelněji vytvořily se konkrétní formy mezinárodního společenství zájmů a spolupráce států. Vzrůst vztahů mezi státy, způsobený dopravou, vyžádal si záhy jich úpravy mezistátními smlouvami, které jsou hlavním pramenem k. p. m. Šlo tu jednak o

smlouvy mezi dvěma státy ujednané, jichž předmětem jsou různá právní jednání, hlavně však o smlouvy — individuální i kolektivní — jež obsahovaly abstraktní, společnou vůli stanovené normy, dle nichž měly v budoucnosti býti posuzovány konkrétní vztahy států fakty dopravního styku vzbuzené, t. j. o smlouvy právo tvorné, zakládající mezinárodní dopravní právo objektivní. Zmnožení novodobých dopravních styků mezistátních přivedlo netušený rozvoj takovýchto smluv a podnítilo vytvoření moderní formy právo tvorných smluv, totiž smlouvy o uniích dopravních, jež znamenají veliký pokrok ve vývoji mezinárodního práva správního vůbec. Smlouvami o uniích spojovaly se státy ve svazy s přesně vytčeným účelem upravití jednotným způsobem jisté záležitosti dopravy se týkající a stanoviti pro určité obory dopravní na teritoriích smluvních států jednotný režim. Veliká důležitost takovýchto smluv pro světový obchod je zřejmá z toho, že znamenaly upevnění právních svazků mezinárodních a jistou zdravou internacionalisaci toho kterého oboru dopravního tím, že odstraňovaly nebo aspoň značně zmírňovaly překážky, jež politické hranice přirozeně mezinárodnímu dopravnímu styku v cestu kladou. Důsledkem těchto smluv bylo, že dobrovolnou dohodou z obvodů několika suverenních států bylo vytvořeno jednotné území, na němž ve věcech dopravních platily jednotné normy, aniž by tím svrchovanost států byla dotčena. Charakteristickým znakem těchto unií jest, že mají organisované společné orgány správní, to jest mezinárodní úřady anebo mezinárodní komise správní, jichž úlohou jest býti prostředníkem styků mezi státy, připravovati a svolávati periodické konference nebo kongresy delegátů zúčastněných států; mimo to v některých případech jsou tyto úřady a komise nadány jistým právem disposičním a funkcí rozhodčí.

Tento zdravý vývoj mezinárodního společenství a kooperace ve věcech dopravních byl přerušen světovou válkou, která i mezinárodní dopravu rozvrátila. Přesvědčení, že nejúčinnějším prostředkem k znovuzdravění hospodářského života a světového obchodu jest působiti k rychlému návratu normálních poměrů dopravních, vedlo k tomu, že na mírové konferenci pařížské otázkám dopravním byla věnována mimořádná pozornost, jevíci se již v tom, že pro otázky dopravní byla zřízena zvláštní

komise, jediná, ve které Československo mělo oficiálního zástupce. Původně bylo úmyslem ve smyslu jednoho z hlavních bodů slavných podmínek Wilsonových: „zachování svobody komunikací a transitu a slušné zacházení s obchodem“ působiti k ozdravění světového dopravnictví zejména návratem k jisté ethice tím způsobem, že by do mírových smluv samotných byly pojaty všeobecné konvence dopravní, jichž zachovávání mělo býti poraženým státům uloženo. Tato myšlenka byla však pro odpor americké delegace a pak i pro nedostatek času opuštěna a do mírových smluv v části XII. pojata podrobná ustanovení, týkající se všech oborů dopravy, jež státům poraženým přímo ukládala určité závazky. Do těchto ustanovení pojaty však celé, zatím již vypracované partie chystaných všeobecných konvencí, takže již v mírové smlouvě obsažen byl základ nových právních řádů pro jisté dopravní cesty a pro řešení sporů dopravních, tedy podklad pro právní úpravu dopravních styků mezinárodních, která dosud spočívala hlavně jen na zvykovém uznání mezinárodní slusnosti. V čl. 379 versailské sml. a stejně znějících analogických článcích ostatních mírových smluv mluví se výslovně o všeobecných konvencích o mezinárodním řádu pro transit, pro cesty vodní, přístavy a železnice, jež měly býti sjednány se schválením Společnosti národů a stanoví se závazek států poražených k takovýmto všeobecným úmluvám přistoupení. Uzavření takovýchto všeobecných úmluv, upravujících poměry dopravní nejen mezi státy poraženými a vítěznými, nýbrž mezi všemi členy Společnosti národů, objevilo se záhy po podepsání mírových smluv nad míru nutným z těchto úvah:

Poválečná bída hospodářská oživila pocit nutnosti mezinárodní kooperace v oboru dopravním ku zlepšení hospodářských vztahů mezinárodních a k odstranění překážek volné výměny statků na hranicích. Komplikovanost nových poměrů hospodářských ukázala nutnost nových metod reglementace mezinárodního dopravnictví. Změnami politickými vytvořeny nové poměry hospodářské. Nové proudy mezinárodního obchodu našly si nová koryta dopravní. Zdálo se zejména nutným nově vytvořeným státům vnitrozemským, od moře odděleným, dáti zdravé podmínky života zajištěním svobody dopravní. To jevílo se býti nejlepším uplatněním snahy, která jest v souladu se stěžejní myšlenkou míro-

vými smlouvami založené Společnosti národů, totiž snahy, zárukou svobody dopravy a transitu odloučiti expansi hospodářskou od expanse teritoriální, t. j. učiniti otázku blahobytu hospodářského a kulturního rozvoje států nezávislou na jich geografické poloze. Tyto úvahy vedly k tomu, že po ukončení mírové konference na podzim roku 1919 byla na popud francouzské vlády z dosavadní komise dopravní mírové vytvořena studijní komise pro dopravu a transit, rozšířená o zástupce neutrálních států. Tato komisi byl koncem roku 1919 zatím ustavenou radou Společnosti národů dán charakter orgánu Společnosti s názvem „prozatímní komitét pro dopravu a transit“. Tento komitét vypracoval návrh dopravní organizace Společnosti národů podle vzoru mírovou smlouvou samotnou utvořené Organizace práce, dále návrh všeobecných konvencí dopravních a připravil první všeobecnou dopravní konferenci, která na základě resoluce, přijaté v prvním valném shromáždění Společnosti národů, konala se v Barceloně od 10. III. do 20. IV. r. 1921. Před tím organizoval tento výbor s úspěchem v říjnu r. 1920 v Paříži evropskou konferenci pro otázky pasové a celní, jež byla prvním významným poválečným uplatněním snah odstraniti anebo aspoň zmírniti největší obtíže v mezinárodní dopravě osob a zavazadel.

Konferenci barcelonské je beze sporu zajištěno významné místo v dějinách mezinárodního práva správního již tím, že poprvé výslovně uznána zásadní důležitost svobody dopravy pro udržení míru a že všechny její počiny byly ztělesněním zájmového společenství mezinárodního; byla vskutku mírovou konferencí dopravní, která svou důležitostí předčila vídeňský kongres. Pokud jde o všeobecné otázky dopravní, byly ovocem barcelonských porad: organizační řád Všeobecných konferencí dopravních a Odborné komise pro dopravu a transit a Všeobecná konvence a statut o svobodě transitu. Úkolem Odborné komise pro dopravu a transit jest především býti ku pomoci Radě i Shromáždění Společnosti národů jednak v dopravních otázkách, jichž řešení jest jim mírovými smlouvami přikázáno, jednak i v jiných otázkách dopravních, zejména pokud by šlo o výklad všeobecných konvencí. Kromě toho jest komise myšlena jakožto jakýsi nejvyšší tribunál rozhodčí a orgán smíření v dopravních sporech mezi členy Společnosti národů.

Zásada svobody transitu má tak stě-

žejní důležitost pro vzájemné dopravní vztahy států kulturního společenství, že jest podivným, že před barcelonskou konferencí nikdy nebyl učiněn pokus zabývati se uzákoněním této zásady v celém rozsahu. Poskytnutí svobody transitu bylo sice v minulosti smlouváno zejména v obchodních konvencích na základě reciprocity a snahy o všeobecné uplatnění této zásady pronikaly od dopravy námořní prostřednictvím dopravy po mezinárodních vodních tocích vnitrozemských i na dopravu pozemní, avšak vykristalisození těchto snah v základní princip mezinárodního práva, k němuž došlo na konferenci barcelonské, jest uznati za významný pokrok na dráze civilisace a za jeden ze šťastných výsledků světové války. Zásadou svobodného transitu v nejširším, ideálním rozsahu jest rozuměti neomezené právo státu na volný přístup k moři anebo k jinému státu oddělenému státem třetím, tak, jakoby tohoto mezistátu vůbec nebylo, tedy tak, jakoby se jednalo o celkovou dopravu na území státu jednoho. Jinak řečeno, mezistátní vztahy dopravní nemají býti odvisly od úvah rázu politického, nýbrž jen od poměrů a úvah technických a komerčních. Kodifikování práva svobodného transitu v mezinárodní konvenci v tomto integrálním rozsahu a dosahu naráželo ovšem na potíže praktického použití se zřetelem k místním poměrům a národnímu zákonodárství jednotlivých států a k nutnosti ochrany legitimních zájmů národních. Důležitost uzákonění zásady svobodného transitu ve všeobecné konvenci vysvítá jasně z úvahy, že porušení této zásady znamená přímý zásah do společenství zájmů. Kdežto omezení volnosti dovozu nebo vývozu dotýká se jenom jednoho státu, postihuje odepření nebo stížení transitu nejméně dva státy, v mnohých případech pak, když transport jde několika státy průvozními, celou řadu států průvozních, které mohou míti zájem na uskutečnění doprav z důvodů akvisece transportů pro své cesty dopravní. Přímo životní význam uplatnění zásady svobody transitu pro náš vnitrozemský stát, který je po větce státem vývozním, jest na bíledni a odůvodňuje podrobnější rozbor barcelonské úmluvy.

Úmluva skládá se ze dvou částí: z vlastní konvence, upravující otázky formální a ustanovení o ratifikaci a vypovězení a pod. a ze statutu, který tvoří integrující součást konvence.

V předmluvě ke konvenci jest prokla-

mována zásada svobody transitu jakožto jednoho z nejlepších prostředků k rozvoji mezistátní kooperace všeobecně, ačkoliv statut vztahuje se pouze na průvoz po železničních a po vodních cestách vnitrozemských. Doprava silniční nebyla do statutu pojata vzhledem k obtížím praktického použití; není však pochyby, že rozvoj dopravy automobilové zejména v kombinaci s dopravou železniční, vynutí si záhy doplnění statutu v tomto směru. Svoboda transitu vzduchem upravena jest zvláštní mezinárodní konvencí.

První článek konvence definuje dopravu transitzní jakožto dopravu, která jest zlomkem dopravy celkové, počínající a končící mimo hranice státu průvozního. Transitzní přeprava nemusí býti tak zvanou přepravou přímou na základě jedné přepravní smlouvy s jedním dokumentem přepravním, nýbrž připouští se i přerušení celkové dopravy zatímním uskladněním. Podotknouti jest, že tato široká definice pojmu dopravy transitzní jest příčinou jistých obtíží v praktickém použití, zejména pokud jde o kontrolu, zdali jedná se skutečně o přepravu transitzní, což vysvětluje, proč některé státy váhaly a některé posud váhají s ratifikací úmluvy.

Článek druhý stanoví zásadu svobody transitu osob, zboží a prostředků dopravních bez rozlišení národností a poměrů vlastnických a to způsobem pozitivním tak, že ukládá smluvním stranám povinnost ulehčiti transit po cestách k provádění mezinárodní dopravy vhodných, již existujících, aniž by tedy ukládal zřízení nových cest.

Článek třetí zakazuje vybírání cel transitzních, připouští však poplatky kontrolní a statistické.

Článkem čtvrtým jest upravena důležitá otázka poplatků přepravních. Smluvní strany se zavazují nečiniti co do poplatků přepravních rozdílů podle toho, odkud transporty přicházejí nebo kam jsou určeny a používati pro transitzní transporty tarifů „slušných (équitables)“ jak co do výše sazeb tak co do podmínek použití. Připomenouti jest, že mírové smlouvy v ustanoveních ukládajících státům poraženým zachování svobody transitu mluví o tarifech „rozumných (raisonnables)“. Výklad těchto výrazů, běžných v zákonodárství anglickém a americkém působí nám jistě obtíže. Na snadě jest rozuměti tarifem „slušným“ tarif věcně odůvodněný ve smyslu absolutním se zřetelem k podmínkám doprav-

ním a ke komerční soutěži cest dopravních. Těžší jest správný výklad ve smyslu relativním, to jest v poměru k jiným transportům než transportům transitzním, tedy k přepravě vnitřní a přepravám dovozním a vývozním. V tomto ohledu představuje článek čtvrtý poněkud pružnou, kompromisní formuli, která vyplynula ze střetnutí se směrů liberalistického a protekcionářského na poradách konferencí pařížské a barcelonské. Zastánci stanoviska liberalistického, pocházející zejména ze zemí se systémem soukromých drah, hájili zásadu úplného zákazu rozlišování mezi transporty transitzními se strany jedné a transporty vnitřními, vývozními a dovozními se strany druhé; byli tedy pro úplný zákaz tarifů diskriminačních, pokud jde o průvoz, poukazující na to, že podpora vlastního průmyslu a obchodu pomocí tarifů dopravních má sice výhody snadného provedení po stránce administrativní, ale nejen že ruší přirozenou funkci podniků transportních, zatěžující je nemírnými břemeny a způsobující nadto přílišnou komplikovanost tarifů dopravních, nýbrž i zkresluje situaci v oboru celní ochrany a je v podstatě obcházením obchodních smluv. Naproti tomu zastánci systému protekcionářského poukazovali na to, že státům hospodářsky slabším, které přinesly značné finanční oběti, aby dopravní prostředky, zejména železnice, dostaly do svého majetku, není možno vzdáti se možnosti použití dopravních prostředků jako „instrumentum regni“ k ovlivnění své státní a obchodní politiky. Výsledkem porad byla zmíněná kompromisní formule, jež ponechává zásadní otázky otevřeny a nezakazuje tarifní rozlišování mezi transporty transitzními a transporty jinými, stanoví však, že tarify transitzní mají dopravu mezinárodní, pokud lze, ulehčiti. Za tohoto stavu otázky zdá se býti nepochybným, že systém tarifů diskriminačních, který by způsobil přílišné, tedy „neslušné“ rozpětí mezi tarify, platnými pro transporty transitzní a tarify vnitřními, vývozními a dovozními, jež by fakticky transit znemožňovalo, byl by v odporu ne-li s literou, tedy jistě s duchem článku čtvrtého.

Zásadní důležitost mají dále ustanovení článku pátého, která připouštějí jistá omezení svobody transitzní za účelem ochrany proti nevíтанé imigraci, proti podloudnictví a šíření nemoci zvířecích a rostlinných, jakož i opatření nutná se zřetelem k mezinárodním konvencím, zakazujícím jisté druhy transportů.

Článek sedmý dovoluje výjimečné a přechodné odchylky od zásady svobody transitu ve vážných případech, kde by byla ohrožena bezpečnost anebo životní zájem státu. Posouditi, zdali takový případ nastal, jest ovšem věcí státu, o němž jde; otázka určení míry a trvání omezení svobody transitu může však v případě sporu býti vznesena před jurisdikci Společnosti národů. Velmi ožehavou vzhledem ke zkušenostem ze světové války bylo řešení otázky udržení zásady svobody transitu v případě války. V Paříži i v Barceloně některé státy vnitrozemské navrhly výslovně omeziti práva států válčících v zájmu zachování svobody transitu. Jiní však soudili, že není možno předem určití správný vztah mezi zásadou svobody transitu a ohledem na bezpečnost států pro případ války. Po bedlivém uvažování nezbylo než spokojiti se opět s pružnou formulí, že statut transitu neurčuje práv a povinností států válčících a neutrálu, že však svoboda transitu má potrvati i v čas války v míře, která je slučitelná s právy a povinnostmi států válčících. O možnosti odchýlení od ustanovení barcelonské konvence mluví i čl. 9, kterýž praví, že statut neukládá státům závazků, jež by odporovaly jich právům a povinnostem jakožto členů Společnosti národů; tvto ustanovení vztahuje se na případ, kdyby proti některému státu na základě usnesení Společnosti národů bylo zakročeno donucovacími opatřeními hospodářskými, na př. blokadou.

Ustanovení čl. 10 byla do konvence pojata jakožto koncese státům, které v upřílišněné obavě před porušením jich suverenity chtěly si pro budoucnost zachovati svobodu jednání, nepovažující za postačitelne zmíněné výjimky a výhrady čl. 5, 7 a 8. Čl. 10 připouští pro budoucnost sjednávání mezistátních dohod aneb úmluv, které by se přičily ustanovením statutu, pokud jsou tyto výjimečné úchytky diktovány důvody geografickými, hospodářskými anebo technickými. Protiváhou a korektivem zmíněných nedostatků konvence jest ustanovení čl. 14 o řešení sporů transitu, podle něhož mají všechny spory o výklad anebo použití statutu vzneseny býti na Stálý dvůr mezinárodní spravedlnosti, nedohodnou-li se strany na jiném způsobu vyřešení sporné otázky. Za účelem smírného vyřízení sporů zavazují se nad to smluvní strany, že, než by sáhly k jakémukoliv vyřízení soudnímu, předloží spor Poradní a technické komisi pro dopravu a transit při

Společnosti národů se žádostí o dobrozdání (avis consultatif), které může v nutných případech předcházeti zatímní dobrozdání, doporučující jistá opatření k návratu stavu, jaký tu byl před činem nebo faktem, zavdavším podnět ke sporu. Tato ustanovení o obligatorním řízení rozhodčím jsou jak praveno korektivem některých příliš pružných a všeobecných ustanovení konvence, ke kterým mohlo býti sáhnuto, jakmile zásada smírného řešení sporu byla smluvna, čímž bylo umožněno, aby ke konvenci přistoupily i státy, které z mentality poválečné měly zásadní odpor a obavu před převzetím závazků v mezinárodní smlouvě kolektivní. Celkem tedy nutno konvenci transitu uznati za významný pokrok v mezinárodním právu komunikačním a za důležité dílo míru, poněvadž stanovením jistých minimálních garancí svobody transitu a závazkem smírného řešení sporů transitu jeví se býti významným pokusem jakéhosi immunisování průvozních transportů ve smyslu vyloučení úvah politických z otázek dopravních.

Barcelonská úmluva a statut o svobodě transitu vstoupila pro Československo v mezinárodní působnost 27. I. 1924 a byla publikována ve Sb. z. a n. č. 22 z r. 1924.

Literatura.

Hobza: „Právo mezinárodní“, Praha 1915, 1919; R. van der Borgh: „Das Verkehrswesen“, Leipzig 1925; Société des Nations — Comptes rendus et Textes relatifs à la Convention sur la liberté du transit, Genève 1921; Léon Bourgeois: „L'œuvre de la Société des Nations“ (1920—1923), Paris 1923; Fritz Krieg: „Das Weltbinnenschiffahrtsrecht und die Ströme Mitteleuropas“, Ed. Rosenthal: „Internationales Eisenbahnfrachtrecht“, Jena 1894; Fr. Pal: „Beiträge zur Ausgestaltung des internationalen Eisenbahnrechts“, Wien 1907; La conférence de la Société des nations à Barcelone, texte complet des conventions et recommandations adoptées précédé d'une introduction, Librairie Payot & Cie., Paris; L'œuvre de Barcelone exposée par quelques uns de ses auteurs, Librairie Payot & Cie., Paris; The influence of communications on the regulation of international affairs, Paper read before the british institute of international affairs on March 7th, 1922, by H. O. Mance; „Die Deutsche Reichsbahn als Glied des europ. Verkehrs“ von Geheimrat P. Wolf, Direktor der deutschen Reichseisenbahngesellschaft, Vortrag gehalten im Verein für Eisenbahnkunde am 20. März 1928; Elemér Hantos: „Mitteleuropäische Eisenbahnpolitik“, Wilhelm Braumüller, Wien, Leipzig; Société des nations — Commission consultative et technique des communications et du transit: La restauration des moyens de communication en Europe, Genève, Septembre 1923; James Vallotton: „La liberté des commu-

nications et du transit“, Lausanne, Payot & Cie., 1920; Časopis pro železniční právo a politiku 1926, Lankáš: „Železniční smlouvy mezinárodní“, „Zahraniční politika 1925“, týž: „Společnost národů a mezinárodní režim železniční“.

Otakar Lankáš.

Koncese.

I. K názvu a pojmu k. II. Z teorie k. III. Praktický dosah třídění dovolovacích aktů správních. Konsensy a k. IV. Positivní uspořádání jednotlivých konsensů a k-i. 1. Právní nárok na udělení. 2. Vedlejší ustanovení. 3. Odvolatelnost a změnitelnost aktu dovolovacího. Literatura.

I. K názvu a pojmu k. K-emi nazývá mluva zákonů některé z individuálních aktů správních, jimiž právní řád podmiňuje určité činnosti v ten způsob, že by jinak, t. j. bez intervence aktu správního, byly činnostmi bezprávnými, t. j. schopnými vyvolati následky, které právní řád k činům bezprávným pojí, zejména trest nebo exekuci (směřující k zamezení bezprávné činnosti a k potlačení jejích hmotných výsledků), nebo trest i exekuci zároveň. Mluva zákonů a prakse právní má pro tyto správní akty bohatý rejstřík názvů, jejichž jazykové odstíny jen zřídka napovídají rozdíly právní (na př. schválení a contr. povolení, v. heslo Akt správní str. 39). Ponejvíce jde o synonyma převzatá z jazykové zásoby státu policejního, kde snad differencování názvů mělo nějaké příčiny správně technické, snad jen zcela vnější povahy. K. je jedním z názvů řečených aktů správních vedle povolení, konsensu, schválení, propůjčky, uznání, licence, aprobace, kolaudace a pod. Některé z oněch aktů uskutečňují se také vydáním (udělením) úřední listiny, jako t. zv. diplomů, patentů, legitimací, listů zbrojních, honebních, knížek podomních a j. nebo také zápisem do určitých rejstříků veřejných. Někdy dokonce povolení lpí na listině do té míry, že jen držení listiny vylučuje bezprávnost (na př. §§ 24 a 25 zbrojního patentu ř. z. č. 223/1852).

Výrazu k. užívá se v našem právu dosti nahodile, takže někdy správní akty sobě velmi podobné nesou názvy různé, kdežto zase akty sobě méně podobné nazývají jsou stejné. Tak mluví se o živnostenské k-i, ale o stavebním p o v o l e n í, naproti tomu však o k-i živnostenské stejně jako o k-i železniční, k-i pomocných děl hornických a j.

Vyjmouti ze souboru správních aktů

řečeného druhu k-i jako specifický druh a vyhraditi pro tento druh název k. k důslednému užívání má smysl jen tehdy, je-li možno vyhledati specifické znaky právnické, kterými se k. od podobných aktů odlišuje. Podle nové nauky právní (zejm. Merkl, náležející ke škole Kelsenově v Allgemeines Verwaltungsrecht 1927, str. 190, 262, k němuž se připojuje také Adamovich: Grundriß des tschsl. Staatsrechtes 1929, str. 208) nemůže se takovéto rozlišení nikdy zdařiti, poněvadž všechny akty řečeného druhu, ať již jde o „koncese“ směřující k založení osobnosti právnické nebo o úřední souhlas k činností bez tohoto souhlasu nedovoleným, mají vesměs zcela stejnou právní podstatu. Všecky domnělé rozdíly jsou jen metajuristické příměsky, a mnohaleté úsilí o nějaké rozlišení, jako vůbec všechna snaha o systemisaci správních aktů je málo více než neplodná hříčka (unfruchtbare Differenzierungskünste, Merkl l. c.) Hlavní proud písemnictví nevzdal se však podnes rozlišování správních aktů, které je napořád myšleno jako třídění právnické (z nejnovějších na př. Walter Jellinek: Verwaltungsrecht 1928, str. 248 a spisy u něho str. 237 citované). Zejména rozlišuje se (pouhé) dovolení (Erlaubnis, konsens) od propůjčení (Verleihung, k.), což zde nejvíce zajímá.

II. Z teorie k. Z četných teorií je zde možno zaznamenati jen některé, jež jsou ukazateli hlavního směru. Náběh k rozlišení dovolení (Erlaubnis) od propůjčení (Verleihung) učinil G. Jellinek ve svém proslulém díle: System der subjektiven öffentlichen Rechte (poprvé vyšlo 1892) při příležitosti své konstrukce subjektivních práv veřejných. Pouhá dovolení (welche ein D ü r f e n gewähren) nerozšiřují nikdy přirozenou svobodu jednání, nýbrž odstraňují toliko pro konkrétní osoby zákaz tuto svobodu osvědčiti (sie zu betätigen). Naproti tomu propůjčeními (welche ein K ö n n e n gewähren) přičiňuje se k přirozené způsobilosti jednotlivcově něco, čeho od přírody nemá. Pod společnou střechou pouhých dovolení setkávají se u G. Jellinka k. jak živnostenská, tak železniční, propůjčka horní, povolení stavební, zbrojní list, lístek honební a j. P r o p ů j č u j í se jen p r á v a podle své substance státu náležející. Na způsob delegace přenášejí se tu státní práva výsostná. I udělení práva vlastnovacího sem náleží.

G. Jellinkova konstrukce veřejných práv subjektivních byla ovšem v celku