

ať již přímo nebo nepřímo v tom směru, že jejich úkon je pouhým pomocným prostředkem pro státního činitele, který pak vlastní úkon předsevzme (na př. znalci, odhadci), musí složit přísahu nebo slib před svým pověřením k obstarávání příslušných úkonů ve prospěch státu. Avšak v největší části případů není složení přísahy nebo slibu předpokladem řádného (s hlediska právního řádu platného) výkonu v tom směru, že by nevykonání přísahy přímo diskvalifikovalo právně jejich úkon. Nejčastěji má přísaha nebo slib význam pouze vnitřní pro poměr státu k dotyčnému individuu, aniž její složení nebo nesložení vrhá své reflexy na právní platnost úkonu samého. Služební pragmatika pro státní úředníky obsahuje úpravu, jež i v jiných poměrech je obvyklá.

V části I. byla učiněna zmínka o tom, jaké těžké právní následky váže právní řád na přísahu křivou. Pojmově by zajisté nebylo vyloučeno představit si právní úpravu, podle které by porušení povinností, k jejich plnění se zavázal ten, kdo se uvolil k určitým úkonům pro stát, bylo stiháno stejně jako křivá přísaha. Prakticky ovšem není možno podobnou úpravu uskutečnit, neboť by bylo nejméně obtížné konstatovati, kdy byla skutková podstata porušení přísahy dána. Proto je porušení povinností plnění úkonů pro stát, k nimž se určitá osoba zavázala, stiháno s hlediska materiálního zjištění, zda k porušení povinností došlo či ne, nikoli však s hlediska přísahy, již bylo dotvrzeno, že převzaté povinnosti budou řádně plněny. Působí tudíž přísaha nebo slib pouze jako morální stupňování vůle povinnosti převzaté plniti. Přes to však právní řád pokládá přísahu na plnění převzatých povinností za rovnocennou s přísahou na dotvrzení výpovědi o určitých skutečnostech před soudem nebo úřadem, neboť připouští v četných případech, aby osoba, podobnou přísahou zavázaná, byla pouze na tuto přísahu upomenuta tehdy, má-li potvrditi pravdivost své výpovědi o určitých skutečnostech. Při vědomé nepravdivosti výpovědi je pak vypovídající trestán pro křivou přísahu, jež byla vlastně vykonána na potvrzení pravosti jeho úmyslu řádně konati převzaté povinnosti.

III. Nelze přehlížeti, že s poklesem víry v nadpозemské hodnoty rázu náboženského i s poklesem morálky, jak je lze zejména v posledních desetiletích pozorovati, ztratila přísaha značně na svém významu.

Pro výpovědi před soudy a státními úřady lze kromě toho vystačiti i s pouhým důrazným upozorněním, že vypovídající je povinen mluvit pravdu, pro přijímání závazků k určitým úkonům pro stát je pak beztak rozhodující okolnost, zda závazky jsou řádně plněny či ne, neboť výkon přísahy má povahu v četných případech spíše formální. Proto de lege ferenda lze spíše doporučiti, aby právní řád hleděl vystačiti bez přísahy, jejíž časté porušování, v důsledku zeslabení náboženských citů a morálních hodnot již nijak proti dřívějším dobám výjimečně, působí příkladem mravně destruktivním.

Jiří Havelka.

Přístavní pásma československá v Hamburku a Štětíně.

I. Vznik a účel čl. 363 a 364 míru versailleského.
II. Provedení.

Poslední (V.) kapitola oddílu, věnovaného plavbě v mírové smlouvě versailleské (část XII: Přístavy, vodní cesty, železnice, oddíl II.: Plavba), obsahuje pod nadpisem: „Clauses donnant a l'État Tchéco-slovaque l'usage de ports du Nord“, čl. 363 a 364. Podle nich „Dans les ports de Hambourg et de Stettin, l'Allemagne donnera à bail à l'État tchéco-slovaque, pour une période de 99 ans, des espaces qui seront placés sous le régime général des zones franches et qui seront affectés au transit direct des marchandises en provenance ou à destination de cet État“ (čl. 363). „La délimitation de ces espaces, leur aménagement, leur mode d'exploitation et, en général, toutes les conditions de leur utilisation, y compris le prix de leur location, seront fixés par une Commission composée de: un délégué de l'Allemagne; un délégué de l'État tchéco-slovaque et un délégué de la Grande Bretagne. Ces conditions pourront être révisées tous les dix ans dans les mêmes formes. L'Allemagne déclare par avance agréer les décisions qui seront ainsi prises“ (čl. 364).

I. Vznik těchto článků lze zevrubně sledovati podle protokolů dopravní komise pařížské konference mírové (Commission du régime international des ports, voies d'eau et voies ferrées). Její druhá subkomise vypracovala k 8. III. 1919 „projet relatif aux ports placés sous un régime international“. Jest to první osnova ženevského statutu o mezinárodním režimu ná-

mořních přístavů z 9. XII. 1923, ovládaná již oběma dvěma vedoucími zásadami moderního mezinárodního práva dopravního, myšlenkou svobody a rovnosti plavby. Již během jednání subkomise bylo z československé strany upozorněno na zvláštní potřeby některých států v cizích přístavech. „M. Kramar (Tchéco-Slovaquie) estime qu'une entente entre Nations pour conférer à un port le caractère international n'exclut pas la possibilité de conditions spéciales à telle ou telle nationalité; par exemple: la Serbie pourrait obtenir, dans le port de Salonique, des hangars pour les marchandises destinées à son territoire. Il propose, d'autre part, l'accès à la mer étant vital pour les pays enclavés comme la République tchéco-slovaque, de décider que les ports situés aux embouchures de fleuves internationaux, comme le seront sans doute l'Elbe, la Vistule et l'Oder, soient soumis au régime international.“ (4. schůze druhé subkomise ze 3. III. 1919.) Subkomise nevzala zřetel na tento československý návrh, ponechala otevřenou otázku, v kterých státech a v kterých přístavech bude navrhovaný mezinárodní režim zaveden, a československá delegace opakovala proto svůj návrh asi v polovině března r. 1919 písemně, žádajíc dopravní komisi, aby německé přístavy v Hamburku, Štětíně, Gdanskú byly podrobeny navrhovanému mezinárodnímu režimu. Vedle toho československý návrh dále ještě stipuloval, že „Dans tous ces ports, une zone franche pour l'usage de la République tchécoslovaque sera établie“. Tento zvláštní požadavek nevybočoval z rámce navrhovaného mezinárodního režimu, neboť podle tohoto „un port soumis au régime international, ou seulement certaines de ses parties, peuvent être déclarés francs“. V průběhu 18. schůze dopravní komise ze 16. III. 1919, která po prvé zabývala se československými požadavky, čl. delegace ústně požádala také ještě o „les terrains et les édifices nécessaires aux services de zones franches“. Tyto požadavky nasvědčují, že čl. delegaci šlo nyní patrně o něco více nežli jenom o svobodný přístup za rovných podmínek do svobodného pásma přístavního, které by mírová smlouva uložila Německu zřídit, resp. zachovati. Podle výkladu gen. tajemníka komise Charguérauda „la Délégation tchéco-slovaque demande à disposer dans les ports de Hambourg et de Stettin d'une enclave de murs, de quais et de docks qui seront au service de la Nation

tchéco-slovaque. Ce sera une sorte de petit port, quelque chose d'analogue à ce qui a été fait à Salonique, par voie de convention amiable, entre la Grèce et la Serbie . . .“; „... ce sont deux questions très différentes d'imposer à Hambourg et à Stettin le régime des ports francs au bénéfice de toutes les Nations et de donner dans ces ports des droits et des emplacements spéciaux à la seule république tchéco-slovaque“ (v cit. 18. schůzi dopravní komisi). Jest viděti, že průběhem měsíce března r. 1919 československé požadavky v dopravní komisi mírové konference vzrostly a se prohloubily.

Komise byla zřejmě nakloněna československému požadavku. „Le général Mance (Empire britannique) pense qu'il est nécessaire d'assurer l'accès à la mer des États enclavés“ (v cit. 18. schůzi). „M. M. O. Hudson (États-Unis d'Amérique) déclare que la Délégation américaine est très favorable à la demande de la Délégation tchéco-slovaque tendant à obtenir d'être protégée dans les ports qui serviront d'accès à la mer à la Tchéco-Slovaquie“ (ve 20. schůzi komise). Podle usnesení komise její gen. tajemník Charguéraud a britský zástupce generál Mance připravili v dorozumění s československou delegací tekst tří článků o čl. pásmech přístavních. První článek přidržel se tekstu čl. I. (odst. 1.) řecko-srbské úmluvy o transitní dopravě přes Soluň z 10. V. 1914 (až na předpis o režimu svobodného pásma), kterou řecký zástupce v dopravní komisi Coromilas doporučil jako vzor. „Le Gouvernement allemand affectera au transit direct des marchandises en provenance ou à destination de la République tchéco-slovaque et pour une période de 99 ans, des étendues dans les ports de Hambourg et de Stettin, qui seront placées sous le régime général des zones franches.“ Tekst dalšího článku odpovídá tekstu čl. 364, až na zmínku o ceně nájemného a na předpis o možnosti revise v obdobích desetiletých (2. věta článku), kterých neobsahoval. Článek třetí platí dnes obecně jako druhý až čtvrtý odstavec čl. 328 versailleského míru, kam jej dopravní komise zařadila. Komise schválila tyto články s některými změnami ve své 20. schůzi z 30. III. 1919. Na místě, že „affectera des étendues“, Německo je „louera à la République tchéco-slovaque“. Americký delegát upozornil, že jest prý nemožno určovati něco na dobu tak dlouhou jako jest 99 roků, a navrhl, aby doba 99 let byla zkrácena na 50.

Předpis o desetileté revisi byl přijat jako kompromisní řešení. Dne 7. IV. 1919 předložila komise takto upravené články mírové konferenci jako čl. 43, 44 svého „projekt d'articles à insérer dans les préliminaires de paix“. Německá delegace nic proti nim, výjimečně, nenamítala, ba uvítala je tímto způsobem: „... dans le propre intérêt de ces ports (sc. Hamburk a Štětín), personne ne saurait avoir l'intention d'entraver cette circulation dans l'avenir. L'Allemagne est volontiers disposée à faciliter dans la plus large mesure possible la conclusion d'un accord avec l'Etat tchécoslovaque assurant à celui-ci l'usage en commun avec l'Allemagne du port franc de Hambourg et de la zone franche de Stettin“ (poznámky německé delegace k mírovým podmínkám ze 29. V. 1919 v části VI. Navigation intérieure).

Podpisem versailleského míru zavázalo se tak Německo k jistým zvláštním závazkům ve prospěch československé dopravy vedle všech ostatních pravidel o dopravě, obecně zaručujících v čl. 321 až 330 míru příslušníkům všech mocností spojených a sdružených svobodu dopravy, svobodu transitu, rovné nakládání, a zvláště také režim svobodného pásma v přístavě hamburském. V čem záleží význam zvláštní stipulace československého postavení v Hamburku (Štětíně) v čl. 363 a 364, chráněného také již obecnými pravidly mírové smlouvy? Na rozdíl obecně platných čl. 321 až 330 nepodléhají čl. 363 a 364 ani revisi, ani podmínce reciprocity podle čl. 378, a nezávisí také na úmluvách, k nimž má dojít a k nimž došlo podle čl. 379; zkrátka, československé postavení podle čl. 363 a 364 nezávisí na obecném dopravním režimu versailleského míru a jeho změnách a dalších osudech. Československé oblasti v Hamburku a Štětíně „musí býti zachovány po 99 let i tehdy, kdyby po 5 letech došlo k zrušení obecných svobodných oblastí vůči jiným státům“ (důvodová zpráva k vládní předloze o ratifikaci mírových smluv, příloha č. 4 k tisku č. 1630/1919 NSRČ, str. 59). Vedle této trvalosti celé instituce obsahuje hlavně čl. 364 další podstatné výhody pro ČSR. Není to Německo, nýbrž tříčlenná mezinárodní komise, která rozhoduje s okamžitou účinností o tom všem, čeho jest v danou dobu československé dopravě v přístavu hamburském a štětínském zapotřebí. V první řadě jest to nepochybně volba příslušné vhodné plochy, „ohraňčené

těchto prostor“, která má svůj největší praktický význam. Čl. 364 tu zajistil ČSR. „le droit à des emplacements déterminés“ (gen. taj. Charguéraud v 18. schůzi dopravní komise). Jest dále v kompetenci tříčlenné komise, jejíž rozhodnutí se Německo výslovně a předem zavázalo přijmouti, aby určila „úpravu najmutých prostor“, „způsob jejich upotřebení“, „vůbec všechny podmínky jejich zužitkování, počítajíc v to cenu nájemného“. V takto široce vymezenou pravomoc tříčlenné komise může zřejmě spadati kterákoli otázka, týkající se pachtu poskytnutého ČSR. v čl. 363, a nemůže tu býti na překážku, jestliže to které právo, které komise přizná Československu v důsledku úpravy, způsobu upotřebení a vůbec všech podmínek užívání považuje se za právo veřejné, jest právo „výsostné“. Pravomoc komise jest ohraničena jenom předpisy čl. 328 až 330 (propachtované prostory podléhají režimu svobodného pásma) a hlavně účelovým určením pachtu. V těchto mezích tříčlenná komise může také v desetiletém revisním období změnit místo a rozsah československých najatých prostor, jakož i ostatní náležitosti československého pachtu. Podobně jako při prvním určení podmínek československého nájmu, rozhoduje i při těchto změnách jedině účel československého nájmu — potřeby československého transitu.

Velký možný rozsah československého postavení v hamburském a štětínském přístavu vysvětluje ostatně i z jednání dopravní komise mírové konference, mezi jiným hlavně z té okolnosti, že někteří členové komise projevíli zvláštní zájem o československý pacht za tím účelem, aby se ubezpečili, že tu nejde — o cesi německého území. „M. M. O. Hudson (États-Unis d'Amérique) se demande si les clauses demandées par la République tchécoslovaque n'impliquent pas une véritable cession de territoire allemand à la République tchécoslovaque. M. Kramar (Tchécoslovaquie) déclare qu'il n'y aura pas plus cession de territoire que lorsqu'un particulier achète une maison à Hambourg ou à Stettin; la souveraineté reste à l'État allemand. Le Colonel Norton de Mattos (Portugal) demande que l'article soit rédigé de telle manière qu'on comprenne bien qu'il ne s'agit pas d'une cession de territoire. M. Kramar (Tchécoslovaquie) propose les mots „louera à la République tchécoslovaque“. Le Général Mance (Empire britannique)

dit que, dans ce cas, il n'y a pas de doute possible" (v cit. 20. schůzi komise). Na suverenitu teritoriálního státu bylo poukázáno v dopravní komisi vůbec častěji. Řecký zástupce Coromilas vytkl „le respect des droits souverains de l'État où se trouve le port“ jako zásadu cit. řecko-srbské úmluvy z r. 1914 (v 18. a 20. schůzi komise). Již v jednání druhé subkomise dopravní vyniklo zřetelně, že v přístavu, podrobeném mezinárodnímu režimu, zásadně zůstává suverenita teritoriálního státu (4., 6. schůze subkomise ze 3. a 6. III. 1919).

V čl. 363 a 364 mírová konference upravila československý zvláštní přístup k severnímu moři jako „les besoins tout particuliers de la République tchéco-slovaque, conséquence de sa situation géographique“ (zpráva dopravní komise mírové konferenci ze 7. IV. 1919). Zvláštní potřeby, o něž tu jde, jsou dány tím, že zboží československého původu nebo určení musí procházeti cizím státním územím nežli dojde moře neb území československého. Jest to otázka transitu československého zboží německým územím k moři, která má býti řešena v československý prospěch pomocí čl. 363 a 364. Čl. 363 výslovně uvádí toto účelové určení československého nájmu v Hamburku a Štětíně. V dopravní komisi dr. Kramář jako československý zástupce vyzdvihl, že na československé ploše „la République tchéco-slovaque aura le droit de faire librement toutes les affaires de douane et d'expédition dont elle aura besoin pour assurer son transit“ (ve 20. schůzi komise).

Případy, kdy byl takto mezistátní smlouvou upraven přístup vnitrozemského či vůbec vzdáleného státu k moři, nejsou ojedinělé. Úmluva z 10. V. 1914, jejíž text, jak již zmíněno, byl vzorem čl. 363, upravila právě potřeby srbského transitu v přístavu soluňském (Convention relative au transit par Salonique conclue entre la Grèce et la Serbie). Čl. 363 a 364 samy staly se takřka doslovným vzorem pro úpravu bulharského transitu v přístavu dedegačském (v čl. 5 sèvreské smlouvy z 10. VIII. 1920 mezi Řeckem a spojenými čelnými mocnostmi). Úmluva z 15. III. 1921 mezi Belgií a Velkou Británií upravila belgický transit do Konga přes přístavy Dar-es-Salaam a Kigoma ve východní Africe. V nové úmluvě řecko-jugoslávské z 10. V. 1923 o dopravě přes Soluň, doplněné po

obtížném jednání protokoly ze 17. III. 1929, byly potřeby jugoslávského transitu přes soluňský přístav upraveny ze smluv tohoto druhu v rozsahu doposud největším. Ve všech těchto smlouvách byla poskytnuta v cizím přístavu jistá prostora vzdálenému státu ve prospěch jeho transitu. Teritoriálnímu státu zůstává suverenita na poskytnutém prostoru, právní jeho řád zůstává tu zásadně v platnosti (cf. čl. 2 cit. úmluvy z r. 1914, čl. II cit. úmluvy z r. 1923, čl. 6 cit. úmluvy z r. 1921); na druhé straně omezují však smlouvy v některých směrech právní řád teritoriální ve prospěch transitujícího státu, přiznávají cizímu státu různá práva veřejná, v prvé řadě možnost celních úkonů státními orgány. Čl. 363 a 364 patří v tuto skupinu smluv, stipulujících mezinárodní pacht.

Srbské pásmo, zřízené úmluvou z 10. V. 1914 v přístavu soluňském, nebylo zřízeno jako svobodné pásmo (cf. ale čl. 9, odst. 2., úmluvy), a také dnešní Zone Libre Yougoslave, zřízená úmluvou z 10. V. 1923 a protokoly z r. 1929, není částí svobodného přístavu soluňského. Podobně ani belgická pásma podle cit. úmluvy z 15. III. 1921 nejsou svobodná pásma. Na rozdíl těchto řešení jevílo se československé delegaci r. 1919 zřízení svobodného pásma vhodnou organizační formou potřeb československého transitu. Jak bylo uvedeno, československá delegace žádala od počátku přímo zřízení svobodného pásma pro potřeby ČSR., členové delegace se domnívali, že „Novum v mezinárodním právu tvoří též svobodné obvody, jež nám podle mírové smlouvy poskytne Německo v Hamburku a Štětíně. Tyto obvody jsou logickým doplňkem zmezinárodnění Labe a Odry a zárukou bezpečné souvislosti mezi svobodnou říční a svobodnou námořní plavbou“ (z archivu delegace). Jest tomu vskutku tak? „Bezpečná“ souvislost dopravy mezi námořním přístavem a vzdáleným cizím státem vyžaduje v první řadě vhodnou součinnost celních orgánů průchodního státu, zabezpečení této součinnosti. Tuto potřebu svobodné pásma však neřeší. Svobodné pásmo slouží jistým potřebám obchodním (uskladnění zboží, některému jeho zpracování), za tím účelem posunuje celní hranici na svůj obvod, zásadně však nezjednodušuje ani neurychluje celní kontrolu zboží jsoícího v transitní dopravě. Československý požadavek zřízení svobodného pásma v severních přístavech směřoval tak vlastně k uspokojení potřeb česko-

slovenského zámořského obchodu (z kteréžto stránky věc nebyla však zkoumána), neřešil však specifických potřeb transitu. Průběh jednání z r. 1919 o čl. 363 a 364 tu potvrzuje dodatečně učiněný dohad, že „La parenté entre le nom même de „zone franche“ et l'idée de liberté de communications a peut-être fait illusion. Les zones franchises, sorte de „no man's land“ au point de vue douanier, ont paru par définition de nature à satisfaire au mieux les besoins du commerce international, même du commerce par voie de terre et transit du territoire douanier“ (Haas l. c. str. 411).

Režim svobodného pásma jest však ovšem jenom částí obsahu čl. 363 a 364. Jest tu jmenovitě tříčlenná komise, jejíž pravotvorná kompetence podle čl. 364 jest zajiště „assez générale pour se prêter à toute combinaison, et il n'a, semble-t-il, pas été entendu qu'aucune opération douanière ne puisse être faite dans ces zones, bien qu'elles soient déclarées soumises au régime général de zones franchises“ (Haas l. c. str. 417).

II. Provedení čl. 363 a 364 nebylo vázáno na lhůtu, a došlo k němu teprve 2. XI. 1929, kdy tříčlenná komise určená v čl. 364 vydala příslušné rozhodnutí.

Rozhodnutí z r. 1929 předcházely však mnohé přípravy na československé straně, a také jmenovitě dlouholeté předběžné vyjednávání se zástupci vlády německé. Od r. 1920 československé úřady přímo zúčastněné na provedení čl. 363 a 364, v první řadě ministerstvo věcí zahraničních, ministerstvo obchodu, veřejných prací, financí, sledovaly se zřetelem na čl. 363 a 364 průběh a potřeby československého obchodu a dopravy, procházející Hamburkem a Štětínem, a seznamovaly se s poměry těchto přístavů, chodem jejich správy a zařízení. Již při tom záhy vynikla důležitost přístavu hamburského ve srovnání s přístavem štětínským, jehož současný význam ustoupil posléze zcela do pozadí pro první provedení čl. 363 a 364. Še zřetelem na přístav hamburský byla věnována hlavní pozornost jednak námořní dopravě, sloužící v Hamburku československému obchodu, a jednak říční dopravě československé, provozované mezi ČSR. a Hamburkem po Labi. Záhy se objevil nedostatek současné vlastní československé dopravy námořní, dále obtížnost, aby doprava zboží určeného či pocházejícího z Československa, rozptýlená po celém rozlehlém přístavu ham-

burském, byla soustředěna na jednom místě, v československém budoucím pásmě. Dotázané různé zájmové organizace nežádaly pro dnešní dobu zřízení námořního překladiště československého v Hamburku. Naproti tomu se říční plavba československá (Československá akc. plavební společnost Labská) záhy hlásila o úpravu a zajištění svých podmínek v hamburském přístavě. Podrobné statistické šetření ukázalo také, že jest to v první řadě labský provoz československý, který vyžaduje zvláštních opatření v hamburském přístavě (data u Krbce, str. 1340). Bylo tak dosti brzo zjevno, že jest obtížné, ne-li nemožné, sjednati rovnováhu mezi dnes neexistující vlastní a jinak rozptýlenou námořní dopravou československou a mezi dopravou říční. Také vzhledem k tomu, že se v hamburském přístavu zboží překládá na různých místech v dopravě námořní a v dopravě říční, bylo rozhodnuto r. 1926 postarati se při prvním provedení čl. 363 a 364 hlavně jenom o dopravu říční.

První kroky k provedení čl. 363 a 364 staly se již r. 1923, kdy došlo k přímému styku mezi československými zástupci a zástupci německé říše a města Hamburku za účelem přípravy provedení čl. 363 a 364. Britská vláda souhlasila s přímým vyjednáváním čsl.-německým. Na československé straně bylo pokládáno za výhodné pro československé zájmy v přístavu hamburském (štětínském), aby se ČSR. a Německo jako dva státy na věci jedině přímo interesované dohodly o provedení čl. 363 a 364 přímo, a tak připravily hladké rozhodnutí tříčlenné komise podle čl. 364. Tento československý postup vycházel vědomě vstříc snahám německým po přímé dohodě. Ty ovládané byly nepochybně také tím, aby přímé jednání dle možnosti zmenšilo, ne-li úplně vyloučilo, působnost versailleského míru. Přímá dohoda mezi ČSR. a Německem zbavuje alespoň meritorně tříčlennou komisi podle čl. 364 její funkce, i když formálně tato trvá dále. Čl. D protokolu I. z 2. XI. 1929, o němž níže ještě řeč, ilustruje výstižně tuto německou snahu a její výsledky.

Přes obapolnou snahu dospěti k přímé dohodě o provedení čl. 363 a 364 trvalo československo-německé vyjednávání bez zvláštního přerušení od r. 1924 do r. 1929. Od počátku obě strany snažily se dohodnouti se prakticky o čl. 363 a 364. Jako podklad pro takové řešení byla nejprve vykonána podrobná statistická šetření o roz-

sahu a povaze československé dopravy v přístavě hamburském (štětínském). Zjistilo se, že asi třetina československého překladu (t. j. asi půl milionu tun) v přístavě hamburském vyžaduje územního pásma. Na tomto podkladě bylo jednáno o rozsahu prostor pro československý nájem, a současně byla vhodná místa hledána, jednáno bylo o jejich vybudování a potřebných zařízeních, o otázkách provozu a správy. Vedle všech jednotlivých praktických otázek, týkajících se těchto podmínek československého nájmu, obtíž jednání v jeho průběhu zvyšoval základní rozpor mezi československým a německým právním názorem na čl. 363 a 364. Německá delegace označila si čl. 363 za normu rozhodující o celé věci, snažíc se přezíratí co nejuplněji čl. 364, čili funkci a kompetenci tříčlenné komise. Chtěla československé postavení v přístavu hamburském vpravití v rámec nájemních smluv tu obvyklých, povahy soukromoprávní, a zásadně tak nepřiznati československému nájemci práv veřejnoprávních, výsostných. Nájemní poměr podle čl. 363 slouží cíli hospodářskému, z čehož podle německého názoru plyne, že poměr ten jest prý nezbytně soukromoprávní. Bylo jistě snadné poukázati proti těmto názorům, že pojem „hospodářský“ nekryje se s pojmem „soukromoprávní“, že mezinárodní pacht, o který přece jde v čl. 363 a 364, již svojí povahou náleží v první řadě právu veřejnému, a že existence pravotvorné komise v čl. 364 dokonale vysvětluje, proč čl. 363 sám hned výslovně a podrobněji neustanovil, jaká všechna práva veřejná mohou býti ČSR. přiznána. Jak ukazuje výhrada učiněná v předmluvě protokolu č. I. z 2. XI. 1929, odlišné právní názory mezi československou a německou delegací se ovšem nevyrovnaly.

Přímé vyjednávání československo-německé vedlo posléze k sjednání nájemní smlouvy mezi ČSR. a státem hamburským, dále dvou protokolů o zvláštních ujednáních mezi československou a německou vládou, a také k sjednání textu samotného rozhodnutí pro tříčlennou komisi podle čl. 364. Činnost této komise byla tedy rázu jen zcela formálního, když sešla se po první 2. XI. 1929 a téhož dne vydala „Rozhodnutí“.

Rozhodnutí obsahuje některé základní předpisy o československém nájmu v Hamburku; o povaze připojené nájemní smlouvy, o účelu a režimu nájmu, o platnosti nájmu

za války, o vyřizování sporů, desetileté revisi. Tyto předpisy, z části prostě jenom opakující ustanovení čl. 363 a 364, zůstanou patrně vždy základními normami, upravujícími čl. postavení v hamburském (štětínském) přístavě, i když by se změnil obsah nájemní smlouvy. Podle čl. 1 rozhodnutí „Československé republiky pronajímají se podle připojené nájemní smlouvy . . na 99 let prostory na Hallesches Ufer a na Dresdener Ufer v hamburském přístavu“. Prostory pronajímá tedy ČSR. stát hamburský. Nájemní smlouvu československo-hamburskou, rozhodnutí připojenou, prohlašuje však čl. 1 rozhodnutí za integrující svoji součást, a za její provedení Německá říše přijímá záruku. Čs. nájemní pásmo jest určeno pro přímý průvoz z Československé republiky a do ní; přímým průvozem rozumí se „doprava zboží mezi mořem a ČSR. přes československé nájemní pásmo bez překládání v německém celním území“ (čl. 3). Čl. 4 opakuje předpis čl. 363 o platnosti obecného režimu o svobodných pásmech podle čl. 328—330 míru versailleského. Podobně čl. 7 opakuje jenom to, co praví čl. 364 sám o možné revisi rozhodnutí každých 10 let. Podle čl. 5 platí rozhodnutí i v době války, pokud jeho ustanovení nejsou v rozporu s právy a povinnostmi válčících stran a neutrální. Tímto tekstem přidrželo se rozhodnutí vzoru jiných úmluv (čl. 8 a 15 barcelonských úmluv z 20. IV. 1921, č. 22 a č. 267/1924 Sb., čl. 18 ženevské úmluvy z 9. XII. 1923, č. 64/1932 Sb.). Jak ukazuje diskuse o formulí těchto úmluv, jest obtížná otázka, o která to práva a povinnosti jde. (Viz Ch. de Visscher, *Le droit international des communications* str. 24 sq., cf. také švýcarskou notu ze 14. V. 1919 dopravní komisi mírové konference, protokoly cit. infra str. 300.) Nechť dosah čl. 5 jest různě pojímán, tolik určuje pro každý případ, že válečný stav ipso facto neruší a neujímá účinnosti českoslov. právním v hamburském přístavě. Pro vyřizování sporů o výklad nebo použití rozhodnutí rozlišuje čl. 6 trojí cestu. Nejprve pokusí se o srovnání sporu zástupce, ustanovený nájemcem, a hamburský stát, v případě jejich neúspěchu vláda československá a německá. Selže-li tato mimosoudní smířčí cesta, nastupuje rozhodnutí Stálého dvora mezinárodní spravedlnosti, „pokud by se strany jinak nedohodly“.

Podle čl. 2. rozhodnutí prostory pronajaté ČSR. se nazývají: „Československé nájemní pásmo pro vnitrozemskou plavbu ve svobodném přístavu hamburském“, a

tím jest již dostatečně naznačeno, že rozhodnutí (nájemní smlouva) z 2. XI. 1929 provedlo čl. 363 a 364 jedině se zřetelem na labskou říční dopravu československou. Námořní dopravy československé přes Hamburk se nájemní smlouva vůbec nedotýká.

Potřeby říční dopravy upravuje nájemní smlouva ve svých třech částech, týkajících se 1. nájemných ploch, 2. staveb a zařízení, 3. provozu a správy. Čl. 1 až 5 vymezují nájemní plochy v Saale- a Moldauhafen hamburského přístavu v celkové výměře 28540 m², a poskytují ČSR. přednostní právo na užívání přilehlých vodních ploch k přístavování plavidel. Nájemné činí prvních 10 let ročně přes 400.000 Kč, včetně zvláštní náhrady placené za vodní plochy, pokud jsou zastavěny. Po uplynutí prvních 10 let bude nájemné a náhrada určována podle příslušných sazeb obvyklých v hamburském přístavě. Čl. 6 až 13 týče se staveb a zařízení na pronajatých prostorách. Československá vláda zaplatila za stávající zařízení (hlavně hangár o ploše asi 7000 m²) na 1,800.000 Kč. Jest oprávněna vybudovati si nové hangáry a jinaké stavby a zařízení pro překlad československého průvozního zboží, špýchary a skládky pro jeho uskladňování v obchodě obvyklé, dále potřebné správní budovy, dopravní prostředky, některá technická běžná zařízení atd. Plány novostaveb pořizuje nájemce v dohodě s pronájemcem. Stavby a zařízení jsou po dobu nájemní doby v neobmezeném vlastnictví československém. Definitivní zařízení provede ČSR. v letech 1934—1938 nákladem 20 mil. Kč.

Čl. 14 až 20 nájemní smlouvy obsahuje „ustanovení o provozu a správě“. Čs. pásmo jest částí hamburského svobodného přístavu, vyloučeného z německého celního území (čl. 15, odst. 1.), jehož zákonné předpisy všeobecně platné platí i v československém nájemním pásmě, pokud rozhodnutím a nájemní smlouvou není ustanoveno jinak (čl. 14, odst. 1.). Čl. 15 uvádí podrobně celní opatření, platná v československém pásmu se zřetelem na omezení, kterým jest podrobena užívání svobodného přístavu hamburského. Jsou to předpisy, které mají brániti podloudnictví, spotřebě a používání nevyčleněného zboží, nedovolenému drobnému obchodu, protivení se zákazům dovozním a jiným atp. Jestliže by tato celní opatření, platná v celém svobodném přístavě hamburském, byla změněna, dohodnou se pronájemce

s nájemcem o změnách čl. 15. Statistiku provozu jest podle čl. 16 oprávněn vésti nájemce sám. Z německé strany bylo tu vyhověno československé delegaci, která v zájmu zachování obchodního tajemství naléhala, aby československé orgány mohly samy vésti statistiku provozu v československém nájemním pásmě. Vlastní dopravní provoz v československém pásmu jest podle čl. 17 a 18 nájemní smlouvy upraven tak, že německé příslušné orgány dají lodím určeným do československého nájemního pásma pokyn v dohodě s nájemcem, aby jely do československého pásma. Zde upravuje pak nájemce provoz samostatně podle svých potřeb. V souvislosti s překladem zboží mohou se v československém pásmě prováděti obvyklá opatření, požadovaná transiitním obchodem a která byla důvodem vzniku svobodných pásem přístavních, ony „nécessités commerciales du moment“, které také uvádí čl. 329 míru versailleského. Čl. 18 uvádí tu přebalování, dělení, třídění, čištění zboží, opatření pro jeho zachování a uskladňování. Úplaty za užívání pronajatých ploch a zařízení na nich určuje a vybírá nájemce „podle svého volného uvážení“, při čemž však musí zajisté dbáti čl. 328 až 330 míru vers. Nápis a vyhlášky jsou v československém pásmu v řeči československé a německé (čl. 20). Nájemce může provoz vykonávati sám, t. j. svým zástupcem, anebo jej svěřiti osobě třetí jako podnájemci (čl. 18). Jméno osoby, vedoucí provoz, jest třeba vždy oznámiti pronájemci. Čs. vláda odevzdala 4. XI. 1929 československé pásmo částečně do nájmu a částečně do opatrování Československé plavební akciové společnosti Labské. I v případě podnájemu trvá ovšem funkce zástupce nájemcova. Rozhodnutí i nájemní smlouva se o něm výslovně zmiňují, majíce na mysli osobu, která na místě samém, v Hamburku, jedná za československý stát ve věcech, týkajících se provádění aktů ze 2. XI. 1929. Československá vláda svěřila tuto funkci tituláři generálního konsulátu československého v Hamburku. „Zástupce Československé republiky pro československé pásmo ve svobodném přístavu hamburském“, jak jmenován jest v úředním styku, jest zejména povolán pokusiti se vždy první o vyřízení sporu. (Cit. čl. 6 rozhodnutí, čl. 21 nájemní smlouvy.) Podle čl. 21 nájemní smlouvy může tak případně učiniti pomocí znaleckého posudku, který si vyžádá spolu se zástupci státu hamburského.

Rozhodnutí s nájemní smlouvou doplňuje v některých směrech „protokol I. o Zvláštních Ujednáních, jež byla sjednána mezi Československou a Německou vládou při vydání Rozhodnutí podle čl. 363 a 364 mírové smlouvy versailleské“. (Protokol II. z 2. XI. 1929 týče se provedení čl. 339 míru versailleského a jako takový nemá právní souvislosti s čl. 363 a 364. Podrobnosti viz u Krbce str. 1495, Staňka str. 70.) Čl. A protokolu doplňuje definicí československého transitu v čl. 3 rozhodnutí. Přes československé nájemní pásmo může se dopravovati také zboží, jež není v přímém průvozu do ČSR. a z ní. Toto ustanovení nerozšiřuje československá práva v přístavu hamburském. Už mírová konference redigovala čl. 363 a 364 v takovém přirozeném smyslu. Původní text čl. 328, odst. 2. až 4., míru versailleského, t. j. čl. 23 původní osnovy čl. 363 a 364, počítal totiž s tím, že svobodným pásmem budou procházeti náklady „quel que soit le pays étranger d'où ils proviennent ou auquel ils sont destinés“. Čl. B protokolu obsahuje „prováděcí ustanovení“, resp. doplňky k některým článkům nájemní smlouvy (viz následující odstavec). Čl. C týče se celního odbavení vlastními československými orgány v dopravě proti labskému proudu. Lodi kterékoli národnosti, které přijaly ve svobodném přístavě hamburském (nikoli pouze v československém pásmě) náklad k dopravě v přímém průvozu do ČSR., mohou býti celně uzavírány vlastními orgány československými. Právo toto doplňuje labskou plavební aktu, která zaručuje československý nekontrolovaný vývoz v celně uzavřených lodích v opačném směru, po toku Labe. (Cf. vyhlášku min. obchodu ze 7. XI. 1929, č. 62350/1929.) Tak československá říční doprava může býti prováděna v obojím směru mezi ČSR. a Hamburkem plavidly, která celně uzavřely vlastní orgánové československé. O „praktickém“ provedení čl. C protokolu jest třeba „v danou chvíli“ se podrobně dohodnouti (poslední odstavec čl. C). Doposud se tak nestalo, z čehož jest možno souditi, že praktický zájem československý na této ochraně československého průvozu není dnes značný. Zřejmě celní otázky neměly při zřízení československého pásma doposud žádného zvláštního významu. Vedle čl. C přichází v úvahu ještě jen uvedený čl. 15 nájemní smlouvy, který týká se však celní kontroly uvnitř svobodného pásma, nikoliv celních manipulací,

kterých potřebuje československá transiitní doprava mezi ČSR. a Hamburkem. Čl. D protokolu, jediný ze všech tří aktů ze dne 2. XI. 1929, týče se námořního pásma československého. Podrobněji o jeho velmi závažném obsahu viz níže. Také protokol (čl. E) předvídá vyřizování sporů, a sice Stálým dvorem mezinárodní spravedlnosti (s výhradou jiného dohodnutí).

Hlavně v tomto protokolu, čili mimo rámec aktů provádějících čl. 363 a 364, poskytla německá vláda československému nájemci některá oprávnění, která vybočují z rámce nájemních smluv, jak jsou obvyklé v hamburském přístavu. Jak již prve bylo zmíněno, bylo od počátku taktickým úsilím německé vlády pokud možno zbaviti se čl. 363 a 364, a proto také německá delegace projevovala ochotu bráti větší zřetel na československé požadavky mimo rámec čl. 363 a 364. Přes to však zůstávají akty z 2. XI. 1929 z největší části v rámci platných norem říšských či hamburských, i když někde přesahují obvyklé podmínky užívání hamburského přístavu ve prospěch ČSR. Tak není jistě zapotřebí, aby byly vydávány nové zákony či nařízení ať říšské či hamburské na př. za tím účelem, aby nábreží přilehlé k pronajatým plochám nebylo pronajímáno a pod. (čl. B, č. 1, protokolu), třebaž že tu německá vláda vzala na sebe zvláštní závazek, jež by případně nepřevzala vůči jiným nájemníkům. Podobně nepřesahuje rámec platných předpisů německých zvláštní závazek německé vlády, že pravidla mohou zaujímatí vodní plochu přilehlou k československému pásmu v tak širokém rozsahu, jak to jen „dopravní poměry podle uvážení příslušného přístavního úřadu dovolují“ (čl. B, č. 2); že německé úřady budou postupovati blahovolně v oboru trhu práce „při užívání platných předpisů“ (čl. B, č. 5, protokolu); že osoba vedoucí provoz v nájemních pásmech bude co nejdříve zpravena, kdyby orgány veřejné služby německé vstoupily do nájemného pásma (čl. 14, odst. 2., nájemní smlouvy) atp. Také bezcelný dovoz hmot, náradí a strojů pro stavby a zařízení v československém pásmu (čl. B, č. 3) jest patrně dovolená výjimka z celních opatření, uvedených v nájemní smlouvě (cf. čl. 15c). Jenom v některých směrech mění akty z 2. XI. 1929 přece jen zákonné předpisy hamburské. Nejhlouběji zasáhl tu v právní řád německý čl. 16 nájemní smlouvy o statistice. Za účelem jeho provedení musil stát hamburský vydati

zvláštní nařízení (§ 8 nařízení z 28. V. 1929). Podobně by zasáhl v právní řád německý čl. C protokolu o vlastních celních orgánech československých, kdyby byl proveden.

Zvláště tento předpis protokolu I. jasně svědčí, že československý pacht podle čl. 363 a 364 zasahuje do veřejného práva německého, a zvrací německé tvrzení o jeho soukromoprávní povaze. Vedle toho, a v první řadě, formální povaha aktů z 2. XI. 1929 nepřestává odlišovati československý nájem od jakýchkoli jiných nájmu v hamburském přístavě a svědčiti o mezinárodněprávní jeho povaze. Rozhodnutí s nájemní smlouvou jako svojí integrující částí, vydané mezinárodním orgánem, jest akt platný mezinárodně, který ukládá jisté závazky Německu jako subjektu mezinárodního práva. Předpisy o revisi (čl. 7 rozhodnutí), vyřizování sporů (čl. 6 rozhodnutí, čl. 21 nájemní smlouvy), platnost rozhodnutí za války jsou tu vesměs rovněž charakteristické.

Rozhodnutí jako akt mezinárodního orgánu, zvláště povolaného k jeho vydání, nabylo bez dalšího platnosti v dobu, kterou určila sama tříčlenná komise, t. j. v den vydání rozhodnutí 2. XI. 1929 (čl. 8 rozhodnutí). Účinnost rozhodnutí není vázána na ratifikace zúčastněných vlád. Jako integrální jeho součást nabyla účinnosti současně s rozhodnutím bez dalšího i nájemní smlouva (čl. 22 nájemní smlouvy). Zvláštní ujednání, obsažená v protokolu I., nabyla platnosti podpisem 2. XI. 1929. Všechny tři akty vstoupily tak v účinnost současně, a dnem 2. XI. 1929 počal běžeti 99letý československý nájem v přístavě hamburském (čl. 1, odst. 2., nájemní smlouvy).

Pro provádění čl. 363 a 364 v budoucnosti zvláštního významu jest čl. D protokolu č. I. ze 2. XI. 1929. ČSR. a Německo zavázaly se tu navzájem, že jisté otázky čl. 363 a 364 mohou býti napříště řešeny „toliko po vzájemné dohodě“. Otázky takové jsou dvojího druhu: 1. zřízení námořního pásma v Hamburku a pásma ve Štětíně vůbec, 2. změna rozhodnutí a ujednání ze 2. XI. 1929. Pokud jde o zřízení nového pásma, zavázala se československá vláda, že požádá o ně tříčlennou komisi „toliko ve vzájemné dohodě“, čili po předchozím souhlasu německém (poslední odst. čl. D). Závazek tento sice formálně platí také pro Německo, než věcně týče se zajisté jenom ČSR. Pokud jde o změnu

aktů ze 2. XI. 1929, zavázaly se obě vlády navzájem, že ta ustanovení všech čtyř aktů ze 2. XI. 1929, která a) přesahují obecné podmínky obvyklé v Hamburku, resp. ve Štětíně, a b) týkají se využití a upotřebení prostor pronajatých ČSR., mohou býti měněna toliko po předchozím souhlasu druhé strany. „To znamená, že Československo nemůže bez souhlasu Německa navrhnouti tříčlenné komisi při jedné z 10tiletých revisí Rozhodnutí, aby mu přiznala rozšíření právního režimu stanoveného... čili, aby mu přiznala... další práva, zvláště výsostná“ (cf. Krbec l. c. str. 1494). Závazek tento jest i materiálně alespoň do jisté míry oboustranný. V budoucnosti může snad někdy i Německo snažiti se o změnu aktů ze 2. XI. 1929, pokud týkají se „využití a upotřebení“ československého pásma.

Čl. D protokolu č. I. chrání tedy akty ze 2. XI. 1929 v podstatném směru před změnou, kterou by mohla provést tříčlenná komise v desetiletém období k návrhu jedné strany, a dále váže zřízení námořního pásma československého v Hamburku, a zřízení říčního i námořního pásma ve Štětíně na podmínku předběžného německého souhlasu. V obojím směru omezil protokol č. I. zřejmě podstatně cestu ke tříčlenné komisi. Pro ČSR. jest cesta ta nadále volna jenom ve věcech, které se týkají říční plavby (nikoliv námořní) v Hamburku, a které se netýkají využití a upotřebení pronajatých prostor v bodech, přesahujících obecné podmínky hamburské, resp. štětínské. Jenom v těchto věcech není nadále činnost tříčlenné komise podvázána předběžnou podmínkou vzájemné dohody československo-německé.

Jak potvrzuje vládní účastník jednání (Krbec l. c. str. 1493 sq.), důvodem, proč přijat byl tento čl. D protokolu I. československou vládou, byla okolnost, že Německo ze své strany přijalo „závazek, že uspokojí potřeby československé co do plavby námořní v Hamburce a co do říční i námořní plavby ve Štětíně kdykoli, t. j. bez ohledu na desetileté revise, ovšem mimo rámec mírové smlouvy za podmínek v obou přístavech obecně platných, ale v danou dobu nejpříznivějších“, a „se slušným zřetelem k československým potřebám“. Takovouto „klausuli nejvyšších výhod“ obsahuje druhý odstavec čl. D. Jest to protihodnota za československý závazek k předběžné „vzájemné dohodě“ s Německem, pokud jde o cestu k tříčlenné mezinárodní

komisi. „K nejpříznivějším podmínkám podle druhého odstavce počítají se i ona ustanovení Rozhodnutí, Nájemní smlouvy a Zvláštních ujednání o využití a upotřebení pronajmutých prostor, která by přesahovala obecné podmínky jinak obvyklé při pronajímání nábřeží pro námořní lodi v Hamburku, resp. přístavišť ve Štětíně, pokud by se daly sloučiti se zvláštními poměry námořních přístavů v Hamburku a ve Štětíně.“ Toto ustanovení čl. D (čtvrtý odstavec), které doplňuje a případně rozšiřuje „klausuli nejvyšších výhod“, obsaženou v druhém odstavci, jest protihodnota, poskytnutá za československý závazek k předběžné „vzájemné dohodě“ s Německem, pokud jde o změnu aktů ze 2. XI. 1929.

Československé vládě usnadnila přijetí čl. D protokolu okolnost, že pro vyřizování sporů o provádění protokolu („zvláště při sporech o nároky na plnění závazků“ v protokole obsažených) byl určen Stálý dvůr mezinárodní spravedlnosti (podle čl. E protokolu). Podle očekávání československé delegace, u tohoto soudu „Československo našlo by jistě v případě sporu ochranu podobnou jako u tříčlenné komise podle čl. 364 mírové smlouvy versailleské“ (Krbec l. c.). Československá delegace byla tak názoru, že, pokud jde o čl. D, „s hlediska praktického je toto řešení pro nás jistě mnohem výhodnější, než kdyby se zachovával přísně postup ustanovený mírovou smlouvou“. Delegace byla si sice vědoma, že celé řešení „s hlediska právního mohlo by se zdáti omezením právní základny dané příslušnými články mírové smlouvy a zvláště tomu, kdo by věřil, že mírová smlouva přiznává Československu v hamburském přístavě rozsáhlá práva výsoštná“; než, „nehledě na spornost tohoto výkladu mírové smlouvy“, pokládala za „politicky škodlivé a hospodářsky zbytečné vymáhati takováto práva výsoštná, neboť obecné v daném případě nejpříznivější podmínky svobodného přístavu hamburského prakticky plně vyhoví našim hospodářským potřebám“ (Krbec l. c.).

Po deseti letech prošly tak čl. 363 a 364 pozoruhodným vývojem. Na místo čl. 364 nastoupil ve značném rozsahu přímý styk československo-německý, vzájemná dohoda. Přímý tento styk vycházel dříve jenom z dobré vůle, nyní stal se právním závazkem československým. Odpadla tak při prvním provedení čl. 363 a 364 garancie, kterou pro provádění čl. 363 znamenala tří-

členná mezinárodní komise čl. 364. Tolik po stránce formálního postupu. A také i co do věcného obsahu byla československá práva, daná čl. 363 a 364, podstatně omezena. Nové československé přístavní prostory v Hamburku a Štětíně (pro překlád námořní v Hamburku, pro překlád námořní i říční ve Štětíně) mohou býti zřízeny za podmínek, v daném případě sice nejpříznivějších, ale obecných. Československým nárokům podle čl. 363 a 364 míru versailleského byly tak r. 1929 předem vyčteny zvláštní meze.

Prameny a literatura.

Český text rozhodnutí a ujednání o čl. nájemném pásmu v přístavě hamburském z 2. XI. 1929 uveřejněn jest v *Zahraniční politice*, roč. VIII (1929), str. 1542 sq. Ujednání nebyla doposud uveřejněna ve *Sb. z. a n. ČSR.*, jak by se zajisté mělo státi. — Protokoly dopravní komise pařížské konference mírové vyšly francouzsky a anglicky v *Recueil des Actes de la Conférence de la Paix 1919/20* (část IV, B Questions générales, sv. 5), Paříž, Imprimerie Nationale, 1925. Toto úřední vydání jest doposud označováno za tajné. Protokoly jsou však nyní přístupny v *de Lapradellose sbírce La Paix de Versailles*, svazek „Ports, voies d'eau et voies ferrées“, 1931.

O ujednáních a průběhu jednání viz články dvou členů čl. meziministerského výboru pro přístavní pásma: Ing. Vojtěch Krbec: „Československá přístavní pásma v Hamburku a Štětíně“, *Zahraniční politika*, roč. VIII, str. 1336, 1489 sq.; V. Staněk: „Československá přístavní pásma v Hamburku“, *Věstník ministerstva průmyslu, obchodu a živností*, roč. X (1929), str. 67 sq. O čs. statistice hamburské viz dr. Malík v *Českosl. statistickém věstníku*, roč. XI (1930), str. 455 q. — Ze studie R. Haase: „Régime international des zones franches dans les ports maritimes“ (*Académie de droit international, Recueil des cours 1928*, sv. I) viz hlavně kap. IV a V.

Vladimír Vochoš.

Puncovníctví.

I. Úvod. — II. Čsl. puncovní předpisy. 1. Zboží platinové, zlaté a stříbrné. 2. Zboží z obecných kovů. 3. Zboží s obsahem $\frac{250}{1000}$ zlata. 4. Puncovní kontrola živností. 5. Trestní předpisy. 6. Státní puncovní služba.

I. Úvod. Kontrola zboží z drahých kovů jest odůvodněna jednak nutností, aby kupující, který při zboží tohoto druhu je zvláště odkázán na svědomitost prodávajícího, byl chráněn proti nesolidnímu výrobci a obchodníku, jednak snahou, aby poctiví výrobci a obchodníci byli chráněni před nekalou soutěží. Poněvadž neúčinnější ochranu může poskytnouti jen úřední