

ekonomicko sociální kultury organisováno pomocí ambulantních kursů.

Velmi důležité iniciativy chopil se v Turině výbor pro vyšší ústav pro sociální zákonodárství (orgán národní pokladny pro sociální pojištění): byly konány důležité přednášky theoreticko-praktické v oboru pracovního zákonodárství. Týž výbor nyní pracuje na organisaci vyššího ústavu práce a sociální péče v Turinu, jenž se bude skládati z kursu nižšího i vyššího, oba po 4 měsících, takže celý kurs bude možno absolvovati během jednoho školního roku. Vyučování bude se díti ve formě přednášek, konferencí, rozprav a praktických cvičení. Jde tedy o školu charakteru svobodné vysoké školy, jež se může státi předchůdkyní skutečné vysoké školy pro studium sociálního zákonodárství.

Dr. František Vážný:

Ochrana osob, zaměstnaných při letadlech a zařízeních, sloužících letectví.*)

Letectví, nejnovější prostředek dopravní, přineslo s sebou celou řadu otázek, jež vyžadují náležité úpravy právní. Nikde jinde není zajištění pevného a jasného právního řádu tak akutní, jako v tomto odvětví dopravním. Naskytla se již několikráte příležitost vysloviti se důrazně o akutnosti toho, aby všechny otázky, související s leteckým provozem, byly co nejdříve zákonně upraveny (poukazují též na svoje pojednání ve »Věstníku ministerstva průmyslu, obchodu a živností«, ročník V, číslo 11). Lze proto jen vítati, že došlo již u nás k definitivnímu projednání osnovy leteckého zákona, o jejíž důležitosti, ba nezbytnosti, vyslovili se zpravodajové v parlamentních výborech. Nelze pochybovati o tom, že s dosavadním stavem, t. j. před kodifikací leteckého zákona, nelze vystačiti. Jest tu řada problémů právních, které nelze řešiti snad jen analogickým použitím jiných předpisů, nýbrž které vyžadují jasného pozitivního ustanovení. Jmenovitě je to důležité tam, kde jde o sféru zájmů jednotlivce i celé veřejnosti, provozováním letectví ohrožených, jež nutno právně zabezpečiti. Provoz letectví jest dosud spojen se značným nebezpečím, značně ohrožuje životy i zdraví osob, jak těch, které jsou přímo při dopravě zúčastněny (osob zaměstnaných při řízení letadla a cestujících), tak i těch, které při letecké dopravě přímo zúčastněny nejsou. Tu je v první řadě důležitá úprava otázky náhrady škody, způsobené při provozování letectví. Osnova leteckého zákona zabývá se touto otázkou v oddílu VIII. (§§ 29—40); vychází při tom v principu s hlediska ručení za výsledek, t. j. ručení za každé způsobení škody, způsobené provozem letadla (poškození nebo usmrcení osoby a poško-

*) Článek byl vypracován před projednáním leteckého zákona, který byl publikován ve Sbírce zák. a nař. pod č. 172; z toho důvodu zabývá se článek osnovou let. zák., jež se však zcela se zákonem, ve Sb. z. a n. publikovaným, shoduje.

zení věci), vyjímajíc určité, v zákoně přesně uvedené důvody, jež od povinného ručení osvobozují.

Z povinnosti náhrady škody, způsobené při letecké dopravě, osvobozuje dle osnovy leteckého zákona toliko průkaz, že škoda byla způsobena vlastní vinou poškozeného nebo vinou třetí osoby. Uplatňovati nárok na náhradu škody mohou nejen osoby třetí (nacházející se mimo leteckou dopravu), nýbrž i osoby, dopravované letadlem, a to za podmínky, použilo-li se letadla: a) za úplatu nebo při dopravě osob nebo věcí, provozované po živnostensku, b) ve službě nebo k příkazu osoby, náhradou škody povinné, a to v posléz uvedeném případě potud, pokud škoda není plně nahrazena pojištěním proti úrazu. Tento případ má speciálně na mysli osoby, zaměstnané při letectví, t. j. velitele, piloty a posádku, a dále personál, zaměstnaný při zařízeních, sloužících letectví. Zmíněné ustanovení odkazuje pak na § 48 osnovy, podle něhož jest úrazová povinnost rozšířena jak na osoby, zaměstnané při provozu letadla, tak i na všechny osoby, zaměstnané při provozu leteckého podniku*); rozhodující budou tedy pokud se týká pojištění osob, zaměstnaných při letecké dopravě, předpisy o pojištění dělníků proti úrazu (spec. zákon ze dne 28. prosince 1887, č. 1 ř. z. ex 1888, jenž byl rozšířen zákonem ze dne 20. července 1894, č. 168 ř. z., a v některých předpisech pozměněn zákonem ze dne 21. srpna 1917, č. 363 ř. z. a zák. ze dne 10. dubna 1919, č. 207 Sb. z. a n.).

Pro úrazové pojištění osob, zaměstnaných při letecké dopravě, bylo přirozeně nutno vytknouti v leteckém zákoně některá speciální ustanovení, související se zvláštní povahou tohoto dopravního odvětví.

Tak nebylo lze pro letectví vystačiti s ustanoveními §§ 10 a 18 zákona ze dne 28. prosince 1887, č. 1 ř. z., dle nichž vztahuje se místní příslušnost úrazových pojišťoven na podniky, zřízené v obvodu ústavu. Pro letectví stanoví osnova leteckého zákona, že při letadlech řídí se místní příslušnost úrazové pojišťovny jejich domovským přístavem. O tom, co rozuměti domovským přístavem letadla, ustanovuje § 9 osnovy; dle něho pokládá se za domovský přístav stanoviště, ve kterém letadlo jest obvyčejně uschováno a ze kterého podniká své cesty. Domovský přístav musí býti podle cit. ustanovení označen v legitimaci, po případě v koncesní listině. Každé československé letadlo musí míti dle osnovy svůj domovský přístav (výjimka platí jen ohledně vojenských letadel). Ustanovení o domovském přístavu letadel slouží netoliko k evidenci letadel, nýbrž bylo vydáno i se zřetelem k personálu při letectví zaměstnanému.

Rovněž hledíc k zvláštní povaze leteckého provozu, bylo nutno upravit otázku vymáhání nároku na úrazovou rentu pozůstalými po pojištěnci ve smyslu leteckého zákona v případě, že se letadlo i s pojištěncem pohřešuje. O tom ustanovuje § 48, odst. 3. osnovy leteckého zákona v tom smyslu, že příslušníci pojištěnce, náležejícího k osobám, zaměstnaným při letadle, mají nárok na úrazovou

*) Důležité bylo jmenovitě výslovně stanoviti úrazovou povinnost pro osoby, zaměstnané při všech zařízeních, sloužících letectví; de lege lata byly v posléz uvedeném případě pochybnosti.

rentu pro pozůstalé také tenkrát, když se letadlo i s pojištěncem pohřešuje a od poslední zprávy o něm uplynulo šest měsíců, aniž došla hodnověrná zpráva, že pohřešovaný žije. Úrazová pojišťovna může však žádati, aby příslušníci pojištěncovi, činící nárok na úrazovou rentu, složili před příslušným soudem přísahu, že o pohřešovaném neobdrželi jiných zpráv, než které pojišťovně oznámili. V případě tom jest platiti rentu počínajíc uplynutím 14 dnů od poslední zprávy o letadle. Nárok na rentu podle tohoto ustanovení zaniká, prokáže-li se, že pojištěnec, považovaný za nezvěstného, žije; v tomto případě je úrazová pojišťovna oprávněna požadovati vrácení vyplacených částek. — Toto ustanovení je celkem konformní s ustanovením článku IV. zákona ze dne 11. února 1913, č. 25 ř. z. (jímž se rozšiřuje úrazové pojišťování na podniky námořní plavby a námořního rybářství), podle něhož příslušníkům, uvedeným v § 7 zákona ze dne 28. prosince 1887, ř. z. č. 1 z roku 1888, pojištěnce, který byl na tuzemském plavidle, do moře vyplulém, přísluší nárok na úrazovou rentu pro pozůstalé ustanovenou ve výměře, v cit. zákoně uvedené, také tenkrát, když: a) plavidlo utonulo, b) se pohřešuje a když od prokázaného utonutí nebo od poslední zprávy o plavidle uplynul rok, aniž o životu pohřešovaného došla hodnověrná zpráva. Úrazová pojišťovna může žádati, aby příslušníci pojištěnce, kteří činí nárok na úrazovou rentu, vykonali před příslušným soudem přísahu, že o pohřešovaném neobdrželi žádných jiných nežli oznámených zpráv.

Také odpovídá zvláštní povaze letecké dopravy ustanovení 6. odstavce cit. § 48 osnovy leteckého zákona, podle něhož má o úrazu, přihodivším se za letu, učiniti po přistání předepsané oznámení ve lhůtě, pro to stanovené, letec odpovědný za řízení letadla (velitel letadla, případně pilot); není-li mu to možno, zbylí členové posádky. V případě, že letadlo přistane v cizozemsku nebo přihodí-li se úraz v cizozemsku mimo let, má se dle tohoto ustanovení učiniti oznámení úrazové pojišťovně a československému zahraničnímu zastupitelskému úřadu, v jehož obvodu jest letadlo; tento úřad má pak provést vyšetřování úrazu.

Rovněž toto ustanovení v celku odpovídá ustanovení čl. XIII. shora cit. zák. z r. 1913 o vyšetřování úrazů přístavním úřadem resp. konsulárním úřadem, jemuž bylo učiněno první oznámení úrazu.

Kromě toho pojato bylo do osnovy leteckého zákona v § 48, odst. 5. ustanovení, jež je konformní s ustanovením zákona z roku 1908 o ručení za škody, vzešlé při provozu automobilů, totiž že úrazová pojišťovna nemá povinnosti náhradní při úrazech, které se udály při letech závodních a leteckých produkcích a při přípravách k nim (traíningech). Ratio legis jest tu obdobná jako při zákonu z r. 1908: zákon upravuje otázku pojištění osob, zaměstnaných při této dopravě, jen, jde-li o normální dopravu.

Za podnikatele provozu, pojištěním povinného, má se dle osnovy leteckého zákona považovati držitel letadla, pokud se týče majitel letecké provozovny. Za držitele letadla dlužno dle osnovy leteckého zákona (§ 7) považovati osoby, jež mají legitimaci, opravňující k držení letadla; tuto legitimaci má vydávati ministerstvo veřejných prací v dohodě s ministerstvem národní obrany, a jde-li o domovský přístav v pohraničním pásmu,

těž v dohodě s ministerstvem zahraničních věcí. Od povinnosti oznamovati držení letadla jsou dle osnovy osvobozeny stát, jeho ústavy a podniky, koncesované podniky dle § 17, odst. 2. lit. a) a b) osnovy a majitelé živnostenských podniků, oprávněných letadla vyráběti a jimi obchodovati, pokud jde o letadla, jež mají na skladě a kterým není přiznána žádná státní příslušnost.

Jak důvodová zpráva k osnově leteckého zákona výslovně uvádí, platí samozřejmě zákony o nemocenském pojištění a o osmihodinové pracovní době i pro osoby, zaměstnané při letectví; uvádí, že nebylo třeba o tom pojetí zvláštní ustanovení do leteckého zákona, ježto z příslušných zákonných předpisů již vyplývá, že dají se použít i stran letecké dopravy. Jak lze usuzovati z důvodové zprávy, má se domovským přístavem letadla řídit i místní příslušnost těchto institutů pojišťovacích.

K ochraně osob, zaměstnaných při letadle, slouží nepřímo též ustanovení osnovy leteckého zákona o udržování letadel v řádném stavu, o přezkoušení letadla při každé změně konstrukce strojních nebo bezpečnostních zařízení, o vyloučení letadel, jež nevyhovují požadavkům dopravní bezpečnosti. Letadla mají býti při každém letu opatřena přístroji, pro bezpečnost nutnými (srov. §§ 10 a 11 osnovy).

Dlužno — též v zájmu bezpečí osob zaměstnaných při letecké dopravě — vítati ustanovení osnovy leteckého zákona, vyžadující pro zaměstnání při leteckém provozu spolehlivost a tělesnou a duševní schopnost. Jest vhodným též ustanovení, že tělesná a duševní schopnost má býti ve všech případech zjišťována lékařskou prohlídkou (srov. § 14 osnovy). Stejně jako při automobilové dopravě jest i při letecké dopravě fysická a duševní způsobilost řidiče největší garancí bezpečnosti dopravy. Rozumí se samo sebou, že střízlivost velitele a pilota tu hraje největší roli; jen osoby střízlivé lze označiti za spolehlivé pro řízení letadla.

Dr. Vladimír Procházka:

Přehled sociálně politického zákonodárství Rakouské republiky v letech 1922—1924.

II. Ochrana práce.

(Pokračování.)

b) Pracovní doba.

Nařízení z 4. prosince 1924, č. 434 zavedlo některé další výjimky z 8hodinového pracovního zákona a pozměnilo tím nařízení z 28. června 1920, č. 349 (Soc. Revue, III., str. 37).

Nařízením z 3. března 1924, č. 98 bylo změněno a doplněno nařízení z 24. dubna 1895, č. 58 ř. z. o povolování výjimek z nedělního klidu.

c) Ochrana před propuštěním.

Celou řadou nařízení (č. 53, 245, 353, 461, 710, 919 z r. 1922, č. 225, 328, 593, 614 z r. 1923, č. 128, 196, 387 z r. 1924) byla stále prodlužována platnost nařízení ze dne 14. května 1919 č. 268, o zachování stavu dělníků, podle něhož byl povinen majitel živnosti, který zaměstnával 26. dubna 1919 aspoň