

8. § 53 zákona o soukromých zaměstnancích ustanovuje, že práva, která přísluší zaměstnancům podle ustanovení §§ 48—50, nemohou být smlouvou zkrácena ani zrušena. Jsou proto ustanovení §§ 48—50 již v zákonu právem donucovacím (*ius cogens*), jehož platnost nemůže být v neprospěch zaměstnance suspendována.

§ 53 nestanoví, že také ustanovení § 47 jest právem donucovacím, takže mohlo by se vyvozovati, že ustanovení § 47 mohou být smlouvou změněna. Avšak tímto způsobem nesmí být vykládáno v neprospěch ustanovení § 47, neboť i tento předpis je právem donucovacím, jak správně uvádí *Hermann-Srb* (str. 453, 454) a *Fröhlich* (str. 998) proti *Hartmannovi* (str. 297), který nepovažuje

ustanovení § 47 za donucující. Kdyby ustanovení § 47 mohlo být smlouvou měněno, pak ochrana zaměstnance, která byla tímto ustanovením zamýšlena, byla by zmařena.

9. Podle § 56, odst. 1., ustanovení zákona pokud jsou pro zaměstnance příznivější a pokud práva jimi zaměstnancům přiznaná nemohou být smlouvou zkrácena ani zrušena, platí i pro pracovní poměry, které trvají v den účinnosti zákona, t. j. v den 19. srpna 1934. Ježto práva, která přísluší zaměstnanci podle §§ 47—50 o soutěžní doložce, nemohou být změněna v neprospěch zaměstnance, platí ustanovení §§ 47—50 i na soutěžní doložky sjednané před 19. srpnem 1934, pokud tyto mají nepříznivější obsah pro zaměstnance.

DR. JOSEF POLÁK:

Dopravní úraz a novela rozhodčího soudnictví v úrazovém zaopatření zaměstnanců státních drah.

Rozhodčí soudy úrazových pojišťoven jsou výlučně příslušnými rozhodovati i ony spory pojištěnců, kde jde o zjištění úrazu vůbec, t. j. jsou-li dány znaky podnikového úrazu; nějaké náhlé vnější působení na tělo lidské při práci podnikové v širším smyslu. Rozhodčí soud pro úrazové zaopatření železničních zřízenců musí nadto ještě zjišťovat zevní znaky úrazu dopravního, tvrdí-li strana, že byl úraz způsoben událostí v dopravě. Takovou událostí v dopravě jest příhoda, nastala-li při výkonu neb ve příčině výkonu spadajícího do dopravní služby. Jinak prostý podnikový úraz, byl-li zapříčiněn dopravní událostí, stává se zvýšenou rentou odškodňovaným úrazem dopravním. Pojem události v dopravě zaveden byl do našeho právního řádu ustanovením zákona z 5. března 1869, č. 27 ř. z. (a ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. z.) o ručení železničních podniků za tělesné poranění neb usmrcení lidí, která byla přivoděna událostmi na železnicích. Praxí rozhodčího soudu pro úrazové zaopatření železničních zaměstnanců a judikaturou nejvyššího soudu ustáleny byly charakteristické objektivní náležitosti dopravní události odchylkou od normálního, obvyklého, předpisů i potřebou a zkušeností upraveného způsobu provozování dopravy, způsobitou usmrtití aneb zranití člověka a nenastavší výlučně v osobě poškozeného, nýbrž stavší se mimo jeho osobu. Příhodou (událostí) v dopravě ve smyslu zákona jest rozuměti podle nauky i podle ustálené praxe každou nepravidelnost

nejen v dopravě samé, nýbrž i v zařízeních dráhy sloužících dopravě.

Je také velká řada rozhodnutí nejvyššího soudu v Brně, která vyzdvihují jisté konkrétní skutkové podstaty, jež tvoří podstaty události v dopravě. Jsou to vadou stroje způsobená trnutí vozu, byl-li vlak vypraven s menším počtem vozů než pravidelně a následkem přeplnění nastal úraz vypadnutím z vozu, nedostatečné osvětlení, použití vozu nákladního k dopravě osob, požár, pokud vznikl nedostatkem bezpečnostních zařízení, pád zavazadla s police, jde o příhodu v dopravě, byl-li prázdný vlak s otevřenými dveřmi u vozu posunován na peron hustě obsazený, veškerá zanedbání bezpečnostních předpisů při posunu, každá srážka, nesprávné spouštění (vytahování) neb nespouštění železničních závor, přetržení drátu sloužícího k obsluhování zábran, byl-li způsoben úraz drátem, visícím na silnici za opravy semaforu, kromobyčejný déšť jisker, jest také příhodou, zvrátí-li se kácený strom na vlak, an bylo povinností dráhy, postarati se o odvrácení nebezpečí. Příhodou v dopravě jest i vysmeknutí kladky motorového vozu z vrchního vedení drátu i rozbití skla v okně, jehož střepem přivoděno bylo zranění atd.

Jest přirozeným, že velké množství úrazů přivoděných událostí v dopravě u železnice zůstává vzhledem k poškozenému železničnímu zaměstnanci prostým úrazem podnikovým, poněvadž byl zaviněn právě jím. Tak bylo-li bdění nad bezpečnostními opatřeními,

jichž nedostatkem byl úraz zaviněn, svěřeno právě poškozenému, kvalifikuje se pak jeho úraz jako prostý podnikový, a úraz téhož druhu z téže události, utrpěl-li jej zřízenec jiný, nezúčastněný na obstarávání provozu zavinivšího událost, jest již úrazem dopravním. I jinak jest vyvinění železniční správy prováděné podle § 2 zákona z 5. března 1869, č. 27 ř. z. značně lehčí, byl-li poškozen železniční zaměstnanec, než utrpěl-li úraz prostý cestující, poněvadž se u zaměstnance důvodně předpokládá dostatek potřebných odborných znalostí, za jichž nedostatek odpovídá on sám. Zužuje se tudíž pojem události v dopravě na takovou příhodu, která nemohla býti poškozeným předvídána. Při valné části úrazů nelze ani při nejbudlivějším šetření a objektivním posuzování určit, zda se jedná o úraz dopravní neb o prostý podnikový. Aby takováto šetření a spory odpadly, bylo by třeba vzhledem k podstatě těžší služby železničních zaměstnanců oproti pojištěncům jiným prohlásiti cestou normativní úpravy všechny úrazy, které se stanou při provozování železniční dopravy, pod jakýmkoliv jménem za úrazy dopravní a podle toho pak vyměřiti úrazovou rentu. Příslušné orgány již pracují na takovéto úpravě.

Z těchto důvodů jest pak železniční zřízenec, jenž úraz utrpěl příhodou v dopravě, mimo případy §§ 46 a 47 zák. o úr. poj. děln., obmezen jen na úrazové pojištění.

Pokud se týká nároků na náhradu škody způsobené poškozením na těle následkem přiběhu v dopravě, mohou býti tyto proti dráze uplatňovány pouze podle zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. z. Článek I., odst. 1. zákona ze dne 20. července 1894, čís. 168 ř. z. rozšířil platnost zákona o úrazovém pojištění ze dne 28. prosince 1887, čís. 1. ř. zák. z roku 1888 i na veškerý provoz drah; v článku VII., odst. 4. téhož zákona ustanoveno, že na tyto zaměstnance, přísluší-li jim náhradní nárok podle úrazového zákona, nevztahuje se zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., ač nejde-li o případy §§ 46 a 47 úrazového zákona. Náhradou za to dává jim 5. odst. téhož VII. článku v případech, kde by jim příslušely nároky na základě zákona 27 ř. z. z roku 1869, zvýšený důchod až do dvojnásobného obnosu normální úrazové renty. Za tohoto zákonného stavu jest železniční zřízenec, který utrpěl úraz příhodou v dopravě, mimo případy §§ 46 a 47 úraz. zákona, omezen při uplatňování svých nároků jen na soud zřízený po obor úrazového zaopatření, t. j. na rozhodčí soud pro úrazové zaopatření zaměstnanců státních drah a nikdy nemůže vznésti žalobu k řádným soudům civilním — není-li tu výjimečný případ §§ 46 a 47 úraz. zákona. Je to případ, kdy byl úraz zaměst-

nanci při práci způsoben úmyslně, a může pak žádati náhradu, jež podle ustanovení §§ 1325 až 1327 obč. zák. převyšuje onu částku, na kterou má nárok podle úrazového zákona. Je to bolestné a různé hotové výlohy a ušlý zisk, které nejsou zahrnuty v úrazové rentě.

Až do konce roku 1934 byli tudíž úrazově zaopatření železniční zřizenci při vymáhání odškodnění za podnikový i dopravní úraz omezeni na jedinou, první i poslední instanci rozhodčího soudu, což ostatně zcela logicky odpovídalo původní motivaci úrazového zákona. Smyslem ř. zákona čís. 168 z roku 1894 bylo podle zprávy živnostenského výboru poslancecké sněmovny, aby bylo nákladnější soukromoprávní ručení vedle veřejnoprávního úrazového pojištění prohlášeno za nepřipustné. Nálezy bývalého c. k. Nejvyššího soudu ve Vídni, jemuž ani rozhodnutí našeho nejvyššího soudu neodporují, byl zákon ten vykládán tak, že železničním zaměstnancům nebyl přiznán náhradní nárok ze zákona o ručení železnic nejen tehdy, když jim byl nárok na základě úrazového pojištění přiznán, nýbrž i tehdy, když třeba jen nebyl včas uplatňován.

Tím podstatnější jest pak radikální přestavba rozhodčího soudnictví úrazového, zavedená zákonem ze dne 2. července 1934, čís. 173 Sb. z. a n. a vládním nařízením ze dne 22. prosince 1934, č. 262 Sb. z. a n., kterými se mění a doplňují předpisy o soudnictví úrazového zaopatření. Před touto úpravou rozhodoval rozhodčí soud v témže složení po dlouhá léta a veškeré nálezy v této době vydané mohly býti výsledkem mylného právního názoru soudu; na příklad při přesunutí důkazného břemene, při prokazování příhody v dopravě a exkulpačního důvodu, kde mnohé senáty žádaly, aby oba důkazy prováděl plně žalobce-zaměstnanec, aby prokazoval vedle příhody v dopravě ještě zavinění dráhy. Nezhojitelná byla i vada řízení, nepřipustil-li rozhodčí soud důkazy neb vzal za základ svého rozhodnutí administrativní protokoly ředitelstev, o jichž správnosti se žalobce nemohl přesvědčiti a které nebyly zcela jistě úplně objektivní. Vždyť rozhodoval psychický moment obavy protokolárně slyšeného zaměstnance před nadřízenými a konečně žalovaná železniční správa prostě nemusila předložit správní spisy, pro její stanovisko ve sporu nepřiznivě. Bylo pak celé řízení před rozhodčím soudem neúplné. Ale i v nejkřiklavějších případech zřejmě nesprávnosti a porušení zákona byly jakékoliv opravné prostředky a žaloby proti nálezům rozhodčího soudu vyloučeny. Veškeré tyto nedostatky lze nyní od 1. ledna 1935 odvoláním a rozsudkem vrchního pojišťovacího soudu odstraniti.