

Súd: Krajský súd Trenčín
Spisová značka: 5Co/117/2022
Identifikačné číslo súdneho spisu: 3722202163
Dátum vydania rozhodnutia: 26. 04. 2023
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Erika Zajacová
ECLI: ECLI:SK:KSTN:2023:3722202163.1

Uznesenie

Krajský súd v Trenčíne v senáte zloženom z predsedníčky senátu JUDr. Eriky Zajacovej a členov senátu JUDr. Gabriely Janákovej a JUDr. Denisa Vékonyho v spore žalobkýň 1/ S. K., nar. XX.XX.XXXX, bytom Q. XXX a 2/ S. H., nar. XX.XX.XXXX, bytom Q. XXX, právne zastúpených HKP Legal, s.r.o., so sídlom Bratislava, Križkova 9, IČO: 36 727 334, proti žalovanému Tunisair, so sídlom Tuniská republika, Boulevard Mohamed Bouazizi 2035, identifikačné číslo: TU/199, o zaplatenie 500 eur s príslušenstvom, na odvolanie žalobkýň 1/ a 2/ proti uzneseniu Okresného súdu Považská Bystrica č.k. 13C/55/2022-15 zo dňa 8. augusta 2022, takto

rozhodol:

Odvolací súd uznesenie súdu prvej inštancie **p o t v r d z u j e**.

Žalovanému sa nárok na náhradu trov odvolacieho konania **n e p r i z n á v a**.

o d ô v o d n e n i e :

1. Napadnutým uznesením súd prvej inštancie výrokom I. konanie zastavil a výrokom II. žalovanému náhradu trov konania nepriznal. Na odôvodnenie tohto rozhodnutia uviedol, že žalobkyne sa podanou žalobou domáhali zaplatenia každá sumy 250 eur s príslušenstvom. Žalobu odôvodnili tým, že dňa 05.08.2019 sa prostredníctvom charterového letu č. TU 7231 prevádzkovaného žalovaným prepravovali z Medzinárodného letiska M. R. Štefánika, Slovenská republika (BTS) na Letisko Monastir v Tuniskej republike (MIR) a vzdialenosť letu je 1.470 km. Odlet ako aj prílet letu č. TU 7231 zo dňa 05.08.2019 meškal viac ako 8 hodín oproti plánovanému času. Let č. TU 7231 zo dňa 05.08.2019 mal plánovaný odlet na MIR o 17:15 hod., pričom skutočný čas odletu bol až približne o 02:45 hod. nasledujúceho dňa. Po právnej stránke žalobkyne svoj nárok odôvodnili poukazom na ust. čl. 7 ods. 1 písm. a) Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov. Z letenky a voucheru KARTAGO tours je zrejmé, že žalobkyne mali kúpený zájazd (ubytovanie + dopravu) v Tunisku prostredníctvom cestovnej kancelárie rezervačné č. 212017733 a let č. 7231 z letiska Bratislava do Monastir mal plánovaný odlet dňa 05.08.2019 o 17:15 hod.. Z potvrdenia o meškaní letu vyplýva, že let č. TU7231 spoločnosti Tunisair z letiska Bratislava (BTS) do Monastir mal dňa 05.08.2019 plánovaný odlet o 17:15 a jeho predpokladaný odlet bol dňa 06.08.2019 o 02:45 hod.. Je nepochybné, že žalobkyne sa domáhajú náhrady škody titulom meškania v leteckej doprave voči leteckej spoločnosti Tunisair, ktorá zabezpečila a realizovala leteckú dopravu dňa 05.08.2019 o 17:15 hod. z Bratislavy do Monastiru. Žalovaným je zahraničná letecká spoločnosť so sídlom v Tunisku, preto sa súd najskôr zaoberal otázkou, či je v jeho právomoci vo veci konať a rozhodnúť. Predmet konania ako aj absencia dohody sporových strán o určení súdu na riešenie sporov vylučuje pri posudzovaní právomoci aplikáciu čl. 18 ods. 1, čl. 21 ods. 2 a čl. 24 a 25 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach, kedy si súd založí právomoc napriek tomu, že žalovaný má sídlo mimo Európskej únie (článok 6 ods. 1 Nariadenia č. 1215/2012). Zároveň je potrebné uviesť, že Nariadenie č. 261/2004 neupravuje právomoc súdov. Pri posudzovaní právomoci súd teda vychádzal z

Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu oznámeného v Zbierke zákonov pod č. 544/2003 Z. z. (ďalej len „Montrealský dohovor“). Súd na posúdenie svojej právomoci konať v danej veci aplikoval článok 33 Montrealského dohovoru, založený na zásade miesta sídla dopravcu. Miesto sídla dopravcu je Boulevard Mohamed Bouazizi, Charguia 1/ 2035 TunisCarthage, Tunisko. Článok 33 ods. 1 Montrealského dohovoru stanovuje štyri sudy, z ktorých si žalobca môže vybrať v prípade, že chce podať žalobu o náhradu škody, a to 1. súd v mieste bydliska dopravcu, 2. súd v mieste, kde má dopravca hlavné miesto podnikania, 3. súd v mieste podnikania, kde bola uzatvorená zmluva a 4. súd v cieľovej stanici cestujúceho. S poukazom na čl. 33 ods. 1 Montrealského dohovoru nie je možné dospieť k záveru, že by bola daná právomoc slovenského súdu, ako súdu určeného podľa bydliska žalobkyň, resp. cestujúcich, nakoľko žalovaný ako letecký dopravca zabezpečujúci a vykonávajúci leteckú dopravu má sídlo v Tunisku. Na základe uvedeného súd dospel k záveru, že nemá právomoc vo veci konať a rozhodnúť, preto konanie zastavil v zmysle § 9 CSP v spojení s § 161 CSP (viď rozhodnutie KS TN č. k. 5CoCsp/56/2021). O trovách konania rozhodol súd podľa § 256 CSP. Žalobkyne podaním žaloby na súde, ktorý nemá právomoc vo veci konať a rozhodnúť, procesne zavinili zastavenie konania, súd by tak mal priznať náhradu trov konania žalovanému. Žalovaný však v tomto štádiu konania nemá ešte vedomosť o prebiehajúcom konaní, nie je preto zrejmé, že by mu nejaké účelne vynaložené trovy konania vznikli a súd žalovanému náhradu trov konania nepriznal.

2. Proti tomuto uzneseniu podali včas odvolanie žalobkyne 1/ a 2/ z dôvodu, že v konaní odvodzovali príslušnosť súdu v zmysle oddielu 4 článku 18 ods. 1 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012, podľa ktorého spotrebiteľ môže žalovať druhého účastníka zmluvy buď na súdoch členského štátu, v ktorom má tento účastník bydlisko alebo bez ohľadu na bydlisko druhého účastníka, na súdoch podľa miesta bydliska spotrebiteľa. Súd prvej inštancie sa s touto argumentáciou žalobkyň správne nevysporiadal a svoje závery nesprávne založil na interpretácii a aplikácii Montrealského dohovoru na danú vec. Súd vychádzal pri posudzovaní veci z predpokladu, že sa jedná o nárok na náhradu škody, ktorý je však nutné považovať za nesprávny. Žalobkyňami uplatnené nároky (náhrady) podľa čl. 7 ods. 1 písm. a) Nariadenia Brusel I sú nárokmi „sui generis“, ktoré sú upravené výlučne v Nariadení Brusel I. V prípade náhrad podľa čl. 7 ods. 1 písm. a) Nariadenia Brusel I sa jednoznačne nejedná o nároky na náhradu škody, nakoľko samotné Nariadenie nepoužíva pojem škoda. Aplikácia ustanovení Montrealského dohovoru o náhrade škody pri meškaní letu na súdenu vec je vylúčená. Z uvedeného je zrejmé, že náhrady podľa čl. 7 ods. 1 písm. a) Nariadenia Brusel I nie je možné považovať za škodový nárok. Ako vyplýva aj z bodu 37 odôvodnenia rozsudku Okresného súdu Bratislava II č. k. 32Csp/14/2021-84, ktorý síce posudzoval otázku premlčania uplatňovaných nárokov, avšak podstata posúdenia premlčania v uvedenej veci spočívala práve na posúdení otázky, či sa v prípade náhrad podľa čl. 7 ods. 1 Nariadenia jedná o škodový nárok alebo nie. Z uvedených dôvodov sa žalobkyne nestotožnili s odôvodnením rozhodnutia KS TN č. k. 5CoCsp/56/2021, na ktoré poukázal súd prvej inštancie, nakoľko v uvedenom rozhodnutí sa odvolací súd dostatočne nevysporiadal s otázkou, z akého dôvodu by sa malo v súdnej veci jednáť o škodový nárok. Žalobkyne trvajú na tom, že príslušnosť súdu v tomto prípade je nutné posudzovať v zmysle oddielu 4 článku 18 ods. 1 Nariadenia Brusel I, podľa ktorého spotrebiteľ môže žalovať druhého účastníka zmluvy buď na súdoch členského štátu, v ktorom má tento účastník bydlisko, alebo - bez ohľadu na bydlisko druhého účastníka - na súdoch podľa miesta bydliska spotrebiteľa. Žalobkyne navrhli, aby odvolací súd napadnuté uznesenie súdu prvej inštancie zrušil a vec vrátil súdu prvej inštancie na ďalšie konanie.

3. Krajský súd ako súd odvolací vec preskúmal v zmysle § 379 a § 380 ods. 1 CSP bez nariadenia odvolacieho pojednávania podľa § 385 a contrario CSP a dospel k záveru, že uznesenie súdu prvej inštancie je potrebné ako vecne správne potvrdiť podľa § 387 ods. 1 CSP spolu so súvisiacim výrokom o trovách konania.

4. V kapitole III Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (ďalej len „Montrealský dohovor“) s názvom Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody sa v článku 19 s názvom Omeškanie stanovuje, že dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.

5. V kapitole III Montrealského dohovoru sa v článku 33 s názvom Jurisdikcia v odseku 1 stanovuje, že žaloba na náhradu škody musí byť podaná podľa voľby žalobcu na území jedného zo zmluvných štátov, buď na súde v mieste sídla dopravcu alebo v mieste jeho hlavného miesta podnikania, alebo tam, kde má obchodné miesto, v ktorom bola uzavretá zmluva o preprave, alebo na súde v mieste určenia.

6. Článok 6 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov (ďalej len „Nariadenie č. 261/2004“) s názvom Meškanie stanovuje, že keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).

7. Podľa čl. 71 ods. 1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Brusel I), toto nariadenie nemá vplyv na dohovory, ktorých sú členské štáty zmluvnými stranami a ktoré upravujú právomoc alebo uznávanie a výkon rozsudkov v špecifických veciach.

8. Z obsahu spisu vyplýva, že žalobkyne sa podanou žalobou domáhali zaplatenia náhrady škody vo výške 500 eur pre omeškanie leteckej dopravy. Z letenky a vouchera č. 212017733 vyplynulo, že žalobkyne si prostredníctvom spoločnosti KARTAGO tours objednali a zaplatili zájazd, ktorý zahŕňal ubytovanie v Tunisku spolu s leteckou dopravou, pričom let č. 7231 z letiska Bratislava do Monastiru mal plánovaný odlet dňa 05.08.2019 o 17:15 hod.. Z potvrdenia o meškaní letu vyplynulo, že let č. TU7231 leteckej spoločnosti Tunisair z letiska Bratislava do Monastiru mal dňa 05.08.2019 plánovaný odlet o 17:15 hod. a jeho predpokladaný odlet bol až dňa 06.08.2019 o 2:45 hod..

9. V prejednávanej veci súd prvej inštancie zastavil konanie z dôvodu, že nemá právomoc vo veci konať a rozhodnúť s poukazom na článok 33 Montrealského dohovoru, keď si žalobkyne v konaní uplatnili nárok na zaplatenie 500 eur v zmysle Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov. Súd prvej inštancie ustálil, že žalobu na náhradu škody možno podať podľa článku 33 Montrealského dohovoru v mieste sídla dopravcu, a to v Tunisku, nakoľko letecká spoločnosť Tunisair ako žalovaný má sídlo v Boulevard Mohamed Bouazizi, Charguia 1/ 2035 Tunis Carthage, Tunisko. Odvolací súd sa stotožnil s názorom súdu prvej inštancie o nedostatku právomoci vo veci konať a rozhodnúť, považuje ho za správny.

10. Opatrenia pomoci a starostlivosti o cestujúcich v prípade veľkého meškania letu stanovené v článku 6 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, predstavujú štandardizované a okamžité opatrenia na nápravu ujmy spojenej s neprijemnosťami spôsobenými meškaním v leteckej doprave cestujúcich. Tieto opatrenia nepatria medzi opatrenia, ktorých podmienky výkonu stanovuje Montrealský dohovor o zjednotení niektorých pravidiel medzinárodnej leteckej dopravy, a teda ich nemožno považovať za nezlučiteľné s týmto dohovorom. Uvedený dohovor totiž upravuje podmienky, za ktorých môžu dotknutí cestujúci po zmeškaní letu podať žaloby smerujúce z dôvodu individualizovanej nápravy k získaniu náhrady škody od dopravcov zodpovedných za škodu vyplývajúcu z tohto meškania, avšak bez toho, aby týchto dopravcov chránil pred akýmikoľvek formami zásahu. Štandardizované a okamžité opatrenia stanovené v uvedenom článku 6 nie sú v zásade prekážkou toho, aby dotknutí cestujúci v prípade, keď im to isté meškanie spôsobilo okrem iného škody zakladajúce nárok na ich náhradu, mohli podať žaloby o náhradu týchto škôd za podmienok upravených Montrealským dohovorom. Z ustanovení článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru pritom jasne vyplýva, že tieto ustanovenia sa obmedzujú na úpravu podmienok, za ktorých môžu dotknutí cestujúci po zmeškaní letu podať žaloby smerujúce z dôvodu individualizovanej

nápravy k získaniu náhrady škody, teda odškodnenia od dopravcov zodpovedných za škodu vyplývajúcu z tohto meškania. Je potrebné konštatovať, že akékoľvek meškanie v leteckej doprave cestujúcich, a predovšetkým ak je veľké, môže spôsobiť vo všeobecnosti dva druhy škody. Na jednej strane príliš veľké meškanie môže spôsobiť škody takmer rovnaké pre všetkých cestujúcich, ktorých náprava môže mať formu štandardizovanej a okamžitej pomoci alebo starostlivosti pre všetkých dotknutých napríklad v podobe občerstvenia, stravy, ubytovania alebo telefonických hovorov. Na druhej strane môžu cestujúci utrpieť individuálnu škodu súvisiacu s dôvodom ich cesty, ktorej náhrada vyžaduje posúdenie rozsahu spôsobených škôd od prípadu k prípadu, ktorá preto môže byť nahradená len individuálne.

11. Vzhľadom na uvedené sa odvolací súd nestotožnil s odvolacou námietkou žalobkyň, že nimi uplatnený nárok nie je nárok na náhradu škody, nakoľko ustanovenia Montrealského dohovoru upravujú podmienky domáhania sa odškodnenia, resp. náhrady škody titulom meškania leteckej doprave vo vzťahu k spoločnosti, ktorá zabezpečovala a realizovala leteckú dopravu. Odvolací súd má za to, že v danej veci je potrebné pri určení právomoci súdu vychádzať z Montrealského dohovoru a nemožno aplikovať Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Brusel I), ktoré vo svojom čl. 71 ods. 1 ustanovuje, že toto nariadenie nemá vplyv na dohovory, ktorých sú členské štáty zmluvnými stranami a ktoré upravujú právomoc alebo uznávanie a výkon rozsudkov v špecifických veciach, ako je to v prípade Montrealského dohovoru, ktorý možno použiť v prípade náhrady škody od dopravcov zodpovedných za škodu vyplývajúcu z omeškania v leteckej doprave. Je nepochybné, že žalobkyne sa domáhajú náhrady škody titulom meškania v leteckej doprave voči leteckej spoločnosti Tunisair (letecký dopravca) so sídlom v Tunisku, ktorý realizoval leteckú dopravu dňa 05.08.2019 o 17:15 hod. z Bratislavy do Monastiru v zmysle zakúpenej letenky a voucheru č. 212017733. Z ustanovení Montrealského dohovoru obsiahnutých v jeho tretej kapitole pod názvom Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody vyplýva, že tieto upravujú podmienky, za ktorých môžu cestujúci domáhajúci sa škody vzniknutej z dôvodu meškania podať žalobu o náhradu škody proti leteckým dopravcom. S poukazom na ustanovenia článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru, ktoré upravujú podmienky, za ktorých môžu cestujúci v leteckej doprave podať žalobu na náhradu škody od leteckých dopravcov zodpovedných za meškanie letu, žalobkyne si uplatnili nárok na náhradu škody titulom meškania v leteckej doprave voči samotnému leteckému dopravcovi Tunisair, ktorý v zmysle ustanovení Montrealského dohovoru zodpovedá ako letecký dopravca za škody spôsobené cestujúcim meškáním v leteckej doprave. Vzhľadom na vyššie uvedené pri určovaní právomoci súdu na posúdenie náhrady škody spôsobenej v leteckej doprave bolo nevyhnutné postupovať v zmysle ustanovení Montrealského dohovoru, ktorý v čl. 33 ods. 1 stanovuje štyri sudy, z ktorých si žalobca môže vybrať v prípade, že chce podať žalobu o náhradu škody. Žalobu je teda možné podať na území jedného zo zmluvných štátov dohovoru, pričom si žalobca môže vybrať z nasledovných možností, a to 1. súd v mieste bydliska dopravcu, 2. súd v mieste, kde má dopravca hlavné miesto podnikania, 3. súd v mieste podnikania, kde bola uzatvorená zmluva a 4. súd v cieľovej stanici cestujúceho. S poukazom na čl. 33 ods. 1 Montrealského dohovoru nie je možné, s využitím žiadnej možnosti, ktorú na určenie právomoci súdu konat' dáva Montrealský dohovor, dospieť k záveru, že by bola daná právomoc slovenského súdu, ako súdu určeného podľa bydliska žalobkyň, resp. cestujúcich, nakoľko žalovaný ako letecký dopravca zabezpečujúci a vykonávajúci leteckú dopravu má sídlo v Tunisku (Boulevard Mohamed Bouazizi, Charguia 1/ 2035 Tunis Carthage, Tunisko). Neobstojí odvolacia námietka žalobkyň, že právomoc súdu mala byť určená podľa miesta ich bydliska v zmysle oddielu 4, čl. 18 ods. 1 Nariadenia Brusel I, nakoľko žalobkyne žalovali leteckého dopravcu zabezpečujúceho leteckú prepravu, ktorý v zmysle Montrealského dohovoru zodpovedá za škody vzniknuté v leteckej doprave z dôvodu meškania a v uvedenom prípade tak nebolo možné pri určení právomoci súdu vychádzať podľa miesta ich bydliska, ale bolo potrebné v zmysle čl. 33 ods. 1 Montrealského dohovoru aplikovať kritérium miesta sídla leteckého dopravcu Tunisair, a to je v danom prípade Tunisko. Odvolací súd sa v plnej miere stotožnil s konštatovaním súdu prvej inštancie, ktorý uzavrel, že posúdenie nároku na náhradu škody titulom meškanie v leteckej doprave v tomto prípade nespadá do právomoci súdov Slovenskej republiky.

12. V zmysle ustanovenia § 161 ods. 2 CSP je nedostatok právomoci súdov Slovenskej republiky neodstrániteľnou prekážkou konania, preto bolo nevyhnutné predmetné konanie zastaviť a na základe uvedených skutočností odvolací súd uznesenie súdu prvej inštancie podľa § 387 ods. 1, 2 CSP ako vecne správne potvrdil spolu so súvisiacim výrokom o trovách konania.

13. O nároku na náhradu trov odvolacieho konania bolo rozhodnuté podľa § 396 ods. 1 v spojení s § 262 ods. 1 a § 255 ods. 1 CSP. V odvolacom konaní bol úspešný žalovaný, ktorý tak má nárok na náhradu trov odvolacieho konania. Nakoľko žalovanému v odvolacom konaní preukázane nevznikli trovy, nemá

vedomosť o prebiehajúcom konaní, keď pred doručením žaloby súd posudzoval otázku právomoci a následne konanie zastavil, odvolací súd tak žalovanému náhradu trov odvolacieho konania nepriznal.

14. Toto rozhodnutie bolo prijaté senátom odvolacieho súdu jednohlasne.

Poučenie:

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu je prípustné dovolanie, ak to zákon pripúšťa (§ 419 CSP) v lehote dvoch mesiacov od doručenia rozhodnutia odvolacieho súdu oprávnenému subjektu na súde, ktorý rozhodoval v prvej inštancii. Ak bolo vydané opravné uznesenie, lehota plynie znovu od doručenia opravného uznesenia len v rozsahu vykonanej opravy (§ 427 ods. 1 CSP).

Dovolateľ musí byť v dovolacom konaní zastúpený advokátom. Dovolanie a iné podania dovolania musia byť spísané advokátom (§ 429 ods. 1 CSP).

V dovolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa rozhodnutie napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (dovolacie dôvody) a čoho sa dovolateľ domáha (dovolací návrh) (§ 428 CSP).