

Súd: Okresný súd Bratislava II
Spisová značka: 12Cpr/1/2014
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1214201523
Dátum vydania rozhodnutia: 25. 04. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Gabriela Sobolovská
ECLI: ECLI:SK:OSBA2:2019:1214201523.14

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Bratislava II v Bratislave pred sudkyňou JUDr. Gabrielou Sobolovskou v právnej veci žalobcu: P. D., H.. XX.XX.XXXX, N. XX, Š., zastúpeného advokátom, JUDr. Ľubomírom Hlbočanom, Vajnorská 20, Bratislava, proti žalovanému: Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS), Bratislava, IČO: 35 884 916, o určenie neplatnosti skončenia pracovného pomeru takto

rozhodol:

Súd žalobu **z a m i e t a**.

Žalobca je **p o v i n ť** zaplatiť na účet Okresného súdu Bratislava II trovy štátu vo výške 472,99 eura, do troch dní od právoplatnosti rozsudku.

Žiaden z účastníkov **n e m á p r á v o** na náhradu trov konania.

o d ô v o d n e n i e :

1. Žalobca sa žalobou doručenou tunajšiemu súdu dňa 27. 11. 2013 domáhal určenia neplatnosti okamžitého skončenia pracovného pomeru zo dňa 27. 09. 2013.

2. Žalobu odôvodnil tým, že dňa 31. 08. 2013 žalovaný, približne o 15,10 hod., vykonával pravidelnú kontrolu vzletovej a pristávacej dráhy XX. Po opustení vzletovej a pristávacej dráhy sa žalobca priblížil k vzletovej a pristávacej dráhe XX a ohlásil sa riadiacej veži, že pokračuje vo vykonávaní kontroly na vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom v tom momente už na vzletovú a pristávaciu dráhu vstupoval. Asistentka riadiaceho nariadenia žalobcovi, aby okamžite opustil vzletovú a pristávaciu dráhu XX, pretože bol povolený vzlet lietadla so vzletovej a pristávacej dráhy XX. Následne žalobca okamžite vzletovú a pristávaciu dráhu XX opustil a ohlásil sa riadiacej veži, pričom medzitým riadiaci veže nariadil pilotovi lietadla prerušiť vzlet. Pilot lietadla okamžite prerušil vzlet, pričom údajne z dôvodu prudkého brzdenia praskla pneumatika na ľavom kolese hlavného podvozku lietadla, ktoré zostalo stáť na vzletovej a pristávacej dráhe XX v blízkosti vzletovej a pristávacej dráhy XX/XX. Dychová skúška, ktorá bola vykonaná na prítomnosť alkoholu u žalobcu bola negatívna.

3. Žalovaný v okamžitom skončení pracovného pomeru so žalobcom poukázal na ustanovenie § 81 písm. a) a c) Zákonníka práce, organizačný poriadok, vnútro podnikovú organizačnú normu č. X.-XX/XXXX, V. vydanie - bod 6.1. 5 (Dopravný poriadok), bod 9.1.1, 9.3.3, a na opis pracovných činností zo dňa 17. 04. 2002. Zároveň žalovaný uviedol, že dňa 05. 08. 2013 bol žalobca preškolený z ustanovení Dopravného poriadku. S poukazom na hore opísaný skutok mal žalovaný za to, že žalobca svojím zavineným konaním nerespektoval interný predpis (Dopravný poriadok), čím porušil aj iné právne predpisy vzťahujúce na prácu ním vykonávanú a preto konanie žalobcu vyhodnotil ako závažné porušenie pracovnej disciplíny. Príslušná odborová organizácia prerokovala okamžité skončenie pracovného pomeru so žalobcom dňa 27. 09. 2013. Žalobca okamžité skončenie pracovného pomeru prevzal dňa 01. 10. 2013.

4. Žalobca s uvedenými dôvodmi okamžitého skončenia pracovného pomeru so žalovaným nesúhlasil, mal za to, že dôvod pre okamžité skončenie pracovného pomeru nebol, nakoľko podľa ust. § 68 odsek 1 Zákonníka práce môže zamestnávateľ t.j. žalovaný okamžite skončiť pracovný pomer len výnimočne a to iba vtedy, ak zamestnanec, t.j. žalobca bol právoplatne odsúdený pre úmyselný trestný čin, alebo závažne porušil pracovnú disciplínu. Podľa názoru žalobcu z jeho strany k závažnému porušeniu pracovnej disciplíny nedošlo.

5. Žalovaný so žalobou žalobcu nesúhlasil pričom uviedol, že porušenie pracovnej disciplíny žalobcom vzhľadom na jeho intenzitu a taktiež na charakter činnosti žalovaného, ako letiskovej spoločnosti v zmysle príslušným všeobecne záväzných právnych predpisov, ktoré prevádzkuje Letisko M.R. Štefánika Bratislava ako najväčšie verejné medzinárodné letisko v Slovenskej republike, a to na základe vysokých vnútroštátnych, európskych i medzinárodných štandardov je v každom ohľade možné vnímať ako závažné porušenie pracovnej disciplíny, ktoré zakladá právo žalovaného v zmysle ust. § 68 ods. 1 písm. b) zákona č. 311/2001 Z.z. Zákonníka práce v znení neskorších predpisov okamžite skončiť pracovný pomer a to na základe nasledujúceho skutkového stavu.

6. Pracovným zaradením žalobcu, ako zamestnanca, u žalovaného, ako zamestnávateľa, bola pracovná pozícia dispečer, Divízia obchodu a prevádzky, odbor Letová prevádzka, oddelenie Prevádzkový dispečer.

7. Žalovaný vo svojom vyjadrení uviedol, že zo záznamu zo dňa 31. 08. 2013, ktorý spísal sám žalobca a taktiež z Oznámenia o Leteckej mimoriadnej udalosti číslo hlásenia XX/XXXX vyplýva, že dňa 31. 08. 2013 približne o 15,10 hod. vykonával žalobca pravidelnú kontrolu vzletovej a pristávacej dráhy XX. Po opustení pristávacej a vzletovej dráhy XX sa priblížil k vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom ohlásil riadiacej veži, že pokračuje v kontrole na vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom v tom momente už na vzletovú a pristávaciu dráhu XX vstupoval. Asistentka riadiaceho mu nariadila, aby okamžite opustil vzletovú a pristávaciu dráhu XX, pretože bol povolený vzlet lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy XX. Žalobca následne vzletovú a pristávaciu dráhu XX opustil a ohlásil sa riadiacej veži, avšak medzitým riadiaci veže nariadil pilotovi lietadla prerušiť vzlet. Vzlet bol pilotom okamžite prerušený, pričom z dôvodu prudkého brzdenia praskla pneumatika na ľavom kolese hlavného podvozku lietadla, ktoré zostalo stáť na vzletovej a pristávacej dráhe XX, v blízkosti vzletovej a pristávacej dráhy XX/XX. Žalovaný bol jednoznačne toho názoru, že bolo preukázané porušenie základných povinností zamestnanca, t. j. žalobcu vyplývajúce z § 81 ZP, všeobecné povinnosti zamestnanca vyplývajúce z organizačného poriadku žalovaného, ako i interné dokumenty žalovaného, pričom uviedol, že konanie žalobcu kvalifikoval aj s prihliadnutím na svoj status letiskovej spoločnosti a vysokých štandardov dodržiavaných na pracovisku ako závažné porušenie pracovnej disciplíny a teda je možné na ne nahliadať ako na jeden zo zákonne vymedzených dôvodov ukončenia pracovného pomeru formou okamžitého skončenia pracovného pomeru.

8. Súd vykonal dokazovanie výsluchom účastníkov, oboznámil sa s listinnými dôkazmi, a to hlavne so Záverečnou správou Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Ev.č.: K. zo dňa 31. 08. 2013, výsluchom svedkov E. C.Á., A. A., P. X. R., P. P. D., P. L. Z., S., ako i Znaleckým posudkom vypracovaným znalcom P. L. Z., S. č. X/XXXX a zistil nasledovný skutkový stav:

9. Žalobca sa žalobou doručenou tunajšiemu súdu dňa 27. 11. 2013 domáhal určenia neplatnosti okamžitého skončenia pracovného pomeru zo dňa 27. 09. 2013.

10. Žalobu odôvodnil tým, že dňa 31. 08. 2013 žalovaný, približne o 15,10 hod., vykonával pravidelnú kontrolu vzletovej a pristávacej dráhy XX. Po opustení vzletovej a pristávacej dráhy sa žalobca priblížil k vzletovej a pristávacej dráhe XX a ohlásil sa riadiacej veži, že pokračuje vo vykonávaní kontroly na vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom v tom momente už na vzletovú a pristávaciu dráhu vstupoval. Asistentka riadiaceho nariadila žalobcovi, aby okamžite opustil vzletovú a pristávaciu dráhu XX, pretože bol povolený vzlet lietadla so vzletovej a pristávacej dráhy XX. Následne žalobca okamžite vzletovú a pristávaciu dráhu XX opustil a ohlásil sa riadiacej veži, pričom medzitým riadiaci veže nariadil pilotovi lietadla prerušiť vzlet. Pilot lietadla okamžite prerušil vzlet, pričom údajne z dôvodu prudkého brzdenia praskla pneumatika na ľavom kolese hlavného podvozku lietadla, ktoré zostalo stáť na vzletovej a

pristávacej dráhe XX v blízkosti vzletovej a pristávacej dráhy XX/XX. Dychová skúška, ktorá bola vykonaná na prítomnosť alkoholu u žalobcu bola negatívna.

11. Žalovaný v okamžitom skončení pracovného pomeru so žalobcom poukázal na ustanovenie § 81 písm. a) a c) Zákonníka práce, Organizačný poriadok, vnútro podnikovú organizačnú normu č. X.-XX/XXXX, V. vydanie - bod 6.1.5 (Dopravný poriadok), bod 9.1.1, 9.3.3, a na opis pracovných činností zo dňa 17. 04. 2002. Zároveň žalovaný uviedol, že dňa 05. 08. 2013 bol žalobca preškolený z ustanovení Dopravného poriadku. S poukazom na hore opísaný skutok mal žalovaný za to, že žalobca svojím zavineným konaním nerešpektoval interný predpis (Dopravný poriadok), čím porušil aj iné právne predpisy vzťahujúce na prácu ním vykonávanú a preto konanie žalobcu vyhodnotil ako závažné porušenie pracovnej disciplíny. Príslušná odborová organizácia prerokovala okamžité skončenie pracovného pomeru so žalobcom dňa 27. 09. 2013. Žalobca okamžité skončenie pracovného pomeru prevzal dňa 01. 10. 2013.

12. Žalovaný so žalobou žalobcu nesúhlasil. Pracovným zaradením žalobcu ako zamestnanca u žalovaného bola pracovná pozícia Dispečer, Divízia obchodu a prevádzky, odbor Letová prevádzka, oddelenie Prevádzkový dispečer. Zo záznamu zo dňa 31. 08. 2013, ktorý spísal sám žalobca, a taktiež z oznámenia leteckej mimoriadnej udalosti č. hlásenia XX/XX vyplýva, že dňa 31. 08. 2013 približne o 15,10 hod. vykonal žalobca pravidelnú kontrolu vzletovej a pristávacej dráhy XX. Po opustení vzletovej a pristávacej dráhy sa priblížil k vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom ohlásil riadiacej veži, že pokračuje v kontrole na vzletovej a pristávacej dráhe XX, pričom na túto vzletovú a pristávaciu dráhu XX aj vstupoval. Z toho dôvodu mu asistentka riadiaceho nariadenia, aby okamžite opustil vzletovú a pristávaciu dráhu XX, pretože bol povolený vzlet lietadla na dráhe XX. Hoci žalobca následne vzletovú a pristávaciu dráhu XX opustil, a ohlásil i riadiacej veži, avšak medzitým riadiaca veža nariadila pilotovi lietadla prerušiť vzlet. Vzlet bol pilotom okamžite prerušený, pričom v dôsledku prudkého brzdenia praskla pneumatika na podvozku lietadla. Lietadlo bolo z dráhy odstránené, a odťahané do hangáru. Uvedenú udalosť riešil i Letecký a námorný vyšetrovací úrad pri Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pod ev. č. K., zo dňa 31. 08. 2013. Udalosť riešil Letecký a námorný vyšetrovací úrad ako mimoriadnu udalosť v zmysle ustanovení § 18 Zákona č. 143/1998 o civilnom letectve /Letecký zákon/ a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu, a Rady /EÚ / č. 996/2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentom v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetrowanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve. V závere tohto posudku sa ako príčina vážneho incidentu uvádza, že na strane X, že: Vozidlo PREVÁDZKA /navrhovateľ/ z neznámeho dôvodu neoprávnene vstúpilo na Q. XX bez povolenia Š. N. a nedodržala príkaz na povinnosť zastaviť v predpísanej a vyznačenej vzdialenosti pred prahom Q. XX zlyhanie ľudského činiteľa.

13. Uvedené konanie kvalifikoval žalovaný ako závažné porušenie pracovnej disciplíny.

14. Proti tomuto rozsudku podal odvolanie žalobca a navrhol, aby odvolací súd napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie zmenil tak, že žalobe vyhovie, príp. aby ho zrušil a vec vrátil súdu prvej inštancie na ďalšie konanie a nové rozhodnutie. Uviedol, že napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie je nepreskúmateľný a nepresvedčivý. Súd prvej inštancie v ňom nedáva odpovede na všetky relevantné otázky v súvislosti s poskytnutím súdnej ochrany žalobcovi. Absentujú v ňom úvahy súdu a jeho postupy, ktoré ho viedli k rozhodnutiu a k záveru, že boli splnené zákonné podmienky pre okamžité skončenie pracovného pomeru. Súd prvej inštancie poukazuje len na dôkazy, ktoré ho viedli k rozhodnutiu o tom, že zo strany žalobcu došlo k závažnému porušeniu pracovnej disciplíny a tým k splneniu podmienok pre okamžité skončenie pracovného pomeru. V tomto smere bližšie uvádza len záverečnú správu Ministerstva dopravy, znalecký posudok P. L.Q. Z., S., a vo všeobecnosti výpovede svedkov, ktorých bližšie nekonkretizuje a ich výpovede vo svojom rozhodnutí neuvádza. Tieto dôkazy však bližšie už nehodnotí. Súd prvej inštancie sice správne uvádza, že okamžité skončenie pracovného pomeru predstavuje výnimočný spôsob skončenia pracovného pomeru a prichádza do úvahy v prípadoch, keď nie spravodlivé od zamestnávateľa vyžadovať, aby zamestnanca ďalej zamestnával, avšak následne v napadnutom rozhodnutí už chýbajú úvahy a hodnotenie zisteného skutkového stavu, z ktorého by bolo zrejmé, že sa jedná o takýto výnimočný prípad. Napadnuté rozhodnutie teda nedáva odpoveď na to, prečo a na základe čoho, a ako, súd dospel k záveru, že v danej veci ide o výnimočný prípad, ktorý odôvodňoval túto formu skončenia pracovného pomeru. Žalobca má za to, že okolnosti prípadu

umožňujú konštatovať, že zo strany žalovaného bolo neprimerane tvrdé ukončiť so žalobcom pracovný pomer okamžite.

15. Krajský súd Bratislava Rozhodnutím č.k. 6CoPr/17/2016-317- zo dňa 03. 10. 2018 zrušil Rozsudok Okresného súdu Bratislava II, č.k. 12Cpr/1/2014 a vec vrátil Okresnému súdu na ďalšie konanie a nové rozhodnutie.

16. Vo svojom rozhodnutí Krajský súd Bratislava konštatoval, že ak má byť porušenie pracovnej disciplíny právne postihnuteľné, ako dôvod na skončenie pracovného pomeru zo strany zamestnávateľa, musí byť toto porušenie pracovnej povinnosti zo strany zamestnanca zavinené, a musí dosahovať určitý stupeň intenzity.

17. Podľa odôvodnenia rozhodnutia Krajského súdu v Bratislave bolo povinnosťou súdu prvej inštancie vo svojom rozhodnutí vysvetliť (uviesť), či sa žalobca dopustil porušenia pracovnej disciplíny spôsobom, ktorý je uvedený v písomnom vyhotovení okamžitého skončenia pracovného pomeru, ak áno, či toto porušenie pracovnej disciplíny bolo takej intenzity, že ho bolo možné označiť za "závažné", a to s prihliadnutím na závery ustálenej súdnej praxe v zmysle ktorej, musí toto porušenie s prihliadnutím na všetky rozhodujúce okolnosti posudzovanej veci vykazovať takú intenzitu, že od zamestnávateľa (žalovaného) nemožno spravodlivo požadovať, aby žalobcu naďalej zamestnával s tým, že bolo povinnosťou súdu pri svojom rozhodovaní prihliadnúť i na osobu zamestnanca, ním zastávanú funkciu, jeho doterajší postoj pri plnení pracovných úloh, čas a situáciu, za ktorej došlo k porušeniu pracovnej disciplíny, mieru zavinenia zamestnanca, spôsob a intenzitu porušenia konkrétnych povinností zamestnancom, dôsledky porušenia pracovnej disciplíny pre zamestnávateľa, a to, či svojím konaním spôsobil zamestnávateľovi škodu a pod..

18. Súd pri rozhodovaní vychádzal z ustanovenia § 81 písm. a) a c) Zákonníka práce zamestnanec je povinný najmä:

a) pracovať zodpovedne a riadne plniť pokyny nadriadených vydané v súlade s právnymi predpismi
c) dodržiavať právne predpisy a ostatné predpisy vzťahujúce sa na prácu ním vykonávanú ak bol s nimi riadne oboznámený.

19. Podľa čl. 6 Organizačného poriadku odporcu zamestnanci BTS majú práva a povinnosti vyplývajúce z Ústavy SR, Zákonníka práce a ostatných platných právnych predpisov a príslušných interných dokumentov BTS.

20. Podľa čl. 6 odsek 6.1 Organizačného poriadku odporcu pracovníci majú vykonávať prácu podľa uzatvorenej pracovnej zmluvy v stanovenej pracovnej dobe, dodržiavať pracovný poriadok, legislatívne a ostatné predpisy, pravidlá pokyny a interné dokumenty BTS, pracovať svedomite podľa svojich znalostí a schopností.

21. V zmysle vnútropodnikovej organizačnej normy č. X.-XX/XXXX vydanéj odborom riadenia integrovaného systému manažmentu /dopravný poriadok/, ktorej účelom je aj stanoviť pravidlá pohybu chodcov a pohybu vozidiel na pohybových plochách, vymedzených častiach a zónach letiska platí:

1. V zmysle bodu 6.1.5 Dopravného poriadku: žiadna osoba alebo vodič/motorového vozidla, nachádzajúci sa v zóne odbavovacích plôch, zóne odstavných plôch, a zóne prevádzkových plôch nesmie obmedziť, ohroziť, alebo iným spôsobom narušiť pohyb lietadiel.

2. Ohrozením alebo obmedzením pohybu lietadla sa v zmysle dopravného poriadku a jeho bodu 3.1.6 rozumie: Stav kedy je veliteľ lietadla nútený vykonať neštandardné postupy za účelom odvrátenia nebezpečenstva alebo ohrozenia bezpečnosti pohybujúceho sa lietadla na zemi a vo vzduchu.

3. V zmysle bodu 13. Dopravného poriadku: Výcvikový program personálu sa vykonáva formou povinného a zdokonaľovacích školení, z pravidiel pohybu v letovej alebo hospodárskej časti LMRŠ.

22. Podľa čl. 5. Pracovnej zmluvy zo dňa 30. 05. 1986 bol žalobca povinný podľa pokynov odporcu vykonávať osobne, svedomite, a riadne práce pridelené podľa pracovnej zmluvy v určenom pracovnom čase, riadiť sa pritom pokynmi svojich vedúcich, pracovným poriadkom organizačným poriadkom, kolektívnou zmluvou, predpismi o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, a inými predpismi vzťahujúcimi sa na prácu ktorú vykonával.

23. Keďže žalobca spochybnil záverečnú správu vypracovanú Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Ev.č. K. zo dňa 31. 08. 2013, súd nariadil znalecké dokazovanie. Znalecký posudok č. X/XXXX vypracoval znalec P. L. Z., S. dňa 27. 11. 2015. Znalec na základe poverenia súdu mal odpovedať na štyri základné otázky týkajúce sa udalosti, na základe ktorej bol so žalobcom okamžite skončený pracovný pomer. Znalec vo svojom znaleckom posudku jednoznačne uviedol, že vodič mobilného prostriedku môže byť presne definovať kadiaľ žiada pohyb mobilného prostriedku alebo určí len cieľ tohto prostriedku. Osoby a mobilné prostriedky na prevádzkových plochách sa riadia AMM/DVM. T.j. že každá osoba, mobilný prostriedok požadujúci vstup na prevádzkovú plochu dráhy musí získať povolenie na vstup na túto dráhu. Súd na pojednávaní dňa 07. 06. 2016 vypočul znalca, ktorý na pojednávaní uviedol, že pokiaľ sa týka vzletovej dráhy, voľba je vždy na pilotovi lietadla, ktorá dráha je voľná, pričom tento požiada letovo prevádzkové služby na súhlas k odletu z príslušnej vzletovej dráhy. Uviedol zároveň, že nebol dôvod, aby služby nepovolili vzlet spomínaného lietadla. Zároveň uviedol, že navrhovateľ bol povinný sa hlásiť, že chce vstúpiť na vzletovú dráhu a následne až po povolení na vstup na vzletovú dráhu na ňu mohol vstúpiť. Vstup na dráhu ako i rolovacie cesty môže pracovník len so súhlasom prostredníctvom vysielачky. Každý pracovník je preto na rádiovom spojení medzi pozemným personálom a vežou. Podľa názoru znalca je teda povinnosťou každého pracovníka dodržiavať predpisy ako i pracovné postupy.

24. Súd mal za to, že s prihliadnutím na vykonané dokazovanie ako i závery Záverečnej správy vypracovanej Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Ev. č. K. zo dňa 31. 08. 2013 ako i znaleckého posudku č. 1/2015 vypracovaného znalcom z odboru letecká doprava odvetvie nehody v leteckej doprave Ing. Ľubomírom Matúškom, PhD. ako i svedeckými výpoveďami svedkov, ktorí boli vypočutí na pojednávaní, ako aj s prihliadnutím na status letiskovej spoločnosti a vysokých štandardov na pracovisku v Bratislave došlo zo strany žalobcu k závažnému porušeniu pracovnej disciplíny a teda bol dôvod na jeden zo zákonne vymedzených dôvodov ukončenia pracovného pomeru formou okamžitého skončenia pracovného pomeru.

25. Okamžité skončenie pracovného pomeru zo strany zamestnávateľa predstavuje výnimočný spôsob skončenia pracovného pomeru. V praxi sa tento dôvod uplatňuje len vo výnimočných prípadoch, keď nie je spravodlivé od zamestnávateľa vyžadovať, aby zamestnanca po uplynutí výpovede zamestnával ešte počas výpovednej doby. Oprávnenie ku skončeniu pracovného pomeru okamžitým zrušením na strane zamestnávateľa má štatutárny orgán zamestnávateľa.

26. Právna kvalifikácia závažného porušenia pracovnej disciplíny závisí na okolnostiach konkrétneho prípadu, pričom by sa malo prihliadať nielen k osobe zamestnanca, ale i k pracovnej pozícii, ktorú zastáva, k miere zavinenia, k spôsobu porušenia pracovnej disciplíny, ale aj k času a situácii, v ktorej došlo k porušeniu pracovnej disciplíny. Závažné porušenie pracovnej disciplíny musí zamestnávateľ preukázať a pokiaľ ide o zamestnanca, musí byť zavinené aspoň z nebanlivosti.

27. Podľa § 79 odsek 1 Zákonníka práce, ak zamestnávateľ dá zamestnancovi neplatnú výpoveď alebo ak s ním neplatne skončí pracovný pomer okamžite, a ak zamestnanec oznámi zamestnávateľovi, že trvá na tom, aby ho naďalej zamestnával, jeho pracovný pomer sa nekončí s výnimkou, ak súd rozhodne, že nemožno od zamestnávateľa spravodlivo požadovať, aby zamestnanca naďalej zamestnával. Zamestnávateľ je povinný zamestnancovi poskytnúť náhradu mzdy. Táto náhrada patrí zamestnancovi vo výške jeho priemerného zárobku odo dňa, keď oznámil zamestnávateľovi, že trvá na ďalšom zamestnávaní až do času, keď mu zamestnávateľ umožní pokračovať v práci, alebo ak súd rozhodne o skončení pracovného pomeru.

28. Súd má jednoznačne za to, že aj keď žalobca pracoval u žalovaného dlhšiu dobu, neznamená to, že by tento fakt dokazoval svedomitú plnenie pracovných povinností žalobcu. Dĺžka doby zamestnania u žalovaného nie je podľa názoru žalobcu žiadnym objektívnym kritériom, ktorým by sa či už súd prvého, alebo druhého stupňa mal v konaní zaoberať ako dôkazom. Podľa názoru súdu nie je možné takéto hrubé pochybenie v pracovnoprávnom vzťahu odôvodňovať dĺžkou pôsobenia žalobcu žalovaného, keďže dĺžka trvania pracovného pomeru nemá vplyv na dodržiavanie pracovnej disciplíny v pracovnoprávnom vzťahu.

29. Súd má za to, že čo sa týka miery zavinenia, tak zo všetkých vykonaných dôkazov (záverečná správa o odbornom vyšetrovaní závažného incidentu vypracovaná Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR - ďalej len "záverečná správa", znalecký posudok č. X/XXXX - ďalej len "znalecký posudok" vypracovaný P. L. Z., S., znalcom z odboru letecká doprava, zapísaným v zozname znalcov Ministerstva spravodlivosti SR pod evidenčným číslom XXXXXX - ďalej len "znalec", ako i všetky v konaní vykonané svedecké výpovede) bolo počas celého konania pred súdom prvého stupňa dostatočne zrejmé, že k leteckej mimoriadnej udalosti došlo zavinením žalobcu a to minimálne z nedbanlivosti, kedy žalobca pravdepodobne skĺzol do rutiny vykonávania svojich pracovných povinností a v rozpore so všetkými internými predpismi žalovaného i medzinárodnými predpismi v oblasti civilného letectva žalobca bez predchádzajúceho povolenia vstúpil na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu a tým spôsobil leteckú mimoriadnu udalosti ktorej šetrenie bolo vykonané v zmysle §18 zákona č. 143/1998 Zb. o civilnom letectve (letecký zákon) a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve, ktorými sa riadi vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov v civilnom letectve.

30. Tu je potrebné upozorniť na znenie záverečnej správy, ktorá bola vydaná v súlade s predpisom F., ktorý je aplikáciou ustanovení B. XX, Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. V texte záverečnej správy, ktorá bola počas konania prezentovaná súdu a nachádza sa v súdnom spise sa uvádza konkrétne na strane 5, že vzhľadom na mimoriadnu udalosť, ktorú spôsobil žalobca meškali tri lietadlá, ktoré už boli v tom čase vo vzduchu a potrebovali na letisku pristáť. Takisto v zmysle svedeckých výpovedí vykonaných počas konania na pojednávaní konanom dňa 02.10.2014 a 04.12.2014 je zrejmé, že lietadlo zastavilo vinou žalobcu v križovatke dráh, dostalo pri brzdení defekt. bol zavolaný odťah, ktorý lietadlo z križovatky dráh odťahol a táto udalosť spolu s odťahnutím poškodeného lietadla trvala približne 30 až 45 minút.

31. Tvrdenie žalobcu o tom, že nebola v rozhodnom čase plánovaná letová prevádzka na letisku, resp. bol akýsi "kludový letový režim" sa nezakladá na pravde a nemá oporu vo vykonanom dokazovaní. Tvrdenie žalobcu ohľadom toho, že pracovníci riadiacej veže mali možnosť povoliť vzlet dotknutého lietadla zo žalobcom nekontrolovanej vzletovej a pristávacej dráhy Q. XX-XX, tak v zmysle vykonaného dokazovania svedeckými výpoveďami ako aj výsluchom znalca nebolo možné dospieť k takémuto záveru, keďže výber konkrétnej vzletovej a pristávacej dráh súvisí ako s požiadavkou pilota lietadla, tak i s meteorologickými podmienkami vhodnými na vzlet z tej ktorej vzletovej a pristávacej dráhy a samozrejme s internými predpismi Letových prevádzkových služieb Slovenskej republiky, štátny podnik (ďalej len "LPS SR š. p."), ktorej zamestnancami sú pracovníci riadiacej veže a teda nezáleží len od voľného uváženia pracovníkov riadiacej veže, ale od všetkých týchto faktorov. Pokiaľ sa týka námietok žalobcu ohľadom toho, že ešte neukončil kontrolu dráhy, tak táto skutočnosť bola na niekoľkých pojednávaniach súdu prvého stupňa objasnená ako samotným žalovaným, tak i svedeckými výpoveďami svedkov, a to či bol alebo nebol známy výsledok kontroly v čase incidentu nemalo vplyv na incident, ktorý sa stal zavinením žalobcu, nakoľko do ukončenia kontroly platil výsledok predchádzajúcej kontroly dráh. Takisto aj v bode 1.10. záverečnej správy sa vyslovene uvádza, že letisko v čase vážneho incidentu vyhovovalo pre leteckú prevádzku.

32. V zmysle znaleckého posudku jednoznačne vyplýva, že to bol práve žalobca, ktorý zanedbal a závažne porušil svoje pracovné povinnosti (pred vstupom na vzletovo pristávaciu dráhu nepožiadaval o súhlas riadiacej veže) a týmto spôsobil leteckú mimoriadnu udalosť tak, ako bolo počas súdneho konania už preukázané. Sám znalec v tejto súvislosti na strane 9 znaleckého posudku konštatuje: "... zodpovednosť je v zmysle organizačnej normy Letiska M. R. Štefánika Bratislava X.-XX/XXXX prenesená na vodiča vozidla, ktorý musí získať povolenie na vjazd na prevádzkové plochy letiska ešte pred zamýšľaným vstupom." Následne v ďalšom odstavci na tej istej strane znaleckého posudku znalec ďalej konštatuje, že: "Takéto povolenie musí vodič vozidla, alebo MT získať ešte pred vstupom na prevádzkové plochy."

Zo znaleckého posudku teda jednoznačne vyplýva záver, že letecká mimoriadna udalosť sa stala zavinením žalobcu závažným porušením jeho pracovných povinností.

33. V zmysle vykonaných svedeckých výpovedí počas konania, najmä na pojednávaniach dňa 02.10.2014 a dňa 04.12.2014 pracovníci riadiacej veže jednoznačne potvrdili, že lietadlo má na letisku vždy prednosť pred autom a že žalobca bol povinný sa ohlásiť veži z bezpečnej vzdialenosti stanovenej podľa interných predpisov, uviesť miesto, kde sa presne nachádza a vypýtať si povolenie na vstup na

plochy predtým, ako tam vstúpi. Teda nie sú pravdou tvrdenia žalobcu, resp. jeho právneho zástupcu, že by mali pracovníci riadiacej veže informovať žalobcu o ich rozhodnutí povoliť vzlet lietadla z dráhy. A už vôbec nie je možné pripustiť túto domnelú konštrukciu ani z toho dôvodu, že pracovníci riadiacej veže zaevidovali žalobcove odhlásenie sa z tejto dráhy. Žalobca s vozidlom bol preškolený zo všetkých interných predpisov žalovaného, ktoré uvádzajú že je jeho povinnosťou zastaviť v predpísanej vzdialenosti pred prahom dráhy a požiadať vežu o povolenie vjazdu do príslušnej časti dráhy. Uvedené konanie teda podľa súdu žalobca správne kvalifikoval ako závažné porušenie pracovnej disciplíny, v zmysle Zákonníka práce s následkom okamžitého skončenia pracovného pomeru zo strany žalovaného, ako jeho zamestnávateľa.

34. Súd je toho názoru, že v konaní popísané konanie žalobcu možno vzhľadom na jeho charakter, intenzitu, ako aj následky tohto konania vyhodnotiť ako závažné porušenie pracovnej disciplíny s následkom okamžitého skončenia pracovného pomeru zo strany žalovaného.

35. Podľa § 81 písm. a) a c) Zákonníka práce:

"Zamestnanec je povinný najmä:

- a) pracovať zodpovedne a riadne, plniť pokyny nadriadených vydané v súlade s právnymi predpismi;
- c) dodržiavať právne predpisy a ostatné predpisy vzťahujúce sa na prácu ním vykonávanú, ak bol s nimi riadne oboznámený

36. Podľa čl. 9 písm. A) ods. 1a2 písm. g) platných Stanov žalovaného:

"Predstavenstvo je štatutárnym orgánom spoločnosti. Predstavenstvo riadi činnosť spoločnosti a rozhoduje o všetkých záležitostiach spoločnosti, pokiaľ nie sú právnymi predpismi a týmito stanovami vyhradené do pôsobnosti valného zhromaždenia, alebo dozornej rady, najmä:

g) vydáva vnútorné predpisy spoločnosti."

37. Podľa článku 6 organizačného poriadku žalovaného:

"Zamestnanci BTS majú:

(1) práva a povinnosti vyplývajúce z Ústavy SR, Zákonníka práce a ostatných platných právnych predpisov a príslušných interných dokumentov BTS (napr. Kolektívna zmluva vyššieho stupňa a Kolektívna zmluva)"

Podľa článku 6. ods. 6.1. a organizačného poriadku žalovaného:

"(1) Vykonávať prácu podľa uzavretej pracovnej zmluvy v stanovenej pracovnej dobe, dodržiavať pracovný poriadok, legislatívne a ostatné predpisy, pravidlá, pokyny a interné dokumenty BTS, pracovať svedomito podľa svojich znalostí a schopností."

V zmysle vnútropodnikovej organizačnej normy č. X. - XX/XXXX, vydanéj Odborom riadenia integrovaného systému manažmentu (ďalej len "dopravný poriadok"), ktorej účelom je okrem iného i stanoviť pravidlá pohybu chodcov a pohybu vozidiel na pohybových plochách, vymedzených častiach a zónach letiska, platí:

V zmysle bodu 6.1.5. dopravného poriadku:

"Žiadna osoba, alebo vodič vozidla/MT, nachádzajúci sa v zóne odbavovacích plôch, zóne odstavných plôch a zóne prevádzkových plôch nesmie obmedziť, ohroziť, alebo iným spôsobom narušiť pohyb lietadiel."

38. Ohrozením, alebo obmedzením pohybu lietadla sa v zmysle dopravného poriadku a jeho bodu 3.1.6. rozumie:

"Stav, kedy je veliteľ lietadla nútený vykonať neštandardné postupy za účelom odvrátenia nebezpečenstva alebo ohrozenia bezpečnosti pohybujúceho sa lietadla na zemi a vo vzduchu".

V zmysle bodu 6.4.13. dopravného poriadku:

"Pohybujúce sa vozidlá a MT nesmú ohroziť, alebo obmedziť pohyb lietadiel."

V zmysle bodu 6.8.4. dopravného poriadku:

"Vodiči vozidiel, ktorí udržuju rádiotelefónne spojenie s TWR sú povinní pred vstupom do križovania s RWY alebo TWY zastaviť v predpísanej vzdialenosti a požiadať TWR o povolenie vjazdu do príslušnej časti pohybových plôch."

V zmysle bodu 9.1.1. dopravného poriadku:

"Na letisku M. R. Štefánika Bratislava sú stanovené nasledovné bezpečné vzdialenosti, ktoré zaručujú bezpečnú vzdialenosť vozidiel a osôb od pohybových plôch používaných lietadlami: Minimálne 300 m pred prahom príslušnej RWY, mimo obrazec svetelných zabezpečovacích zariadení a mimo ochranné pásma zariadenia ILS LLZ; hranica je vyznačená červenou dvojčiarou a doplnená zvislou značkou."

V zmysle bodu 9.3.3. dopravného poriadku:

"Bezpečné vzdialenosti od kritických a citlivých priestorov zariadenia ILS 9.3.3.1. Vstup osôb, alebo vjazd vozidiel do týchto priestorov počas leteckej prevádzky je prísne zakázaný..."

V zmysle bodu 9.3.3.2. Vstup do týchto priestorov je označený zvislým značením (dopravná značka C2, STOP, daj prednosť v jazde), doplnená doplnkovou značkou "VSTUP LEN S POVOLENÍM TWR". Do týchto priestorov je vstup možný len na základe povolenia udeleného LPS SR Š.P."

39. Podľa článku 5. pracovnej zmluvy zo dňa 30.5.1986 bol zamestnanec povinný podľa pokynov organizácie vykonávať osobne, svedomite a riadne práce pridelené podľa pracovnej zmluvy, v určenom pracovnom čase, riadiť sa pritom pokynmi svojich vedúcich, pracovným poriadkom, organizačným poriadkom, kolektívnou zmluvou, predpismi o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a inými predpismi vzťahujúcimi sa na prácu ním vykonávanú, zachovávať pracovnú disciplínu a predpisy o ochrane utajovaných skutočností.

V opise pracovných činností zo dňa 17.4.2002 sú ustanovené zodpovednosti zamestnanca. Zamestnanec zodpovedá za dodržiavanie všeobecne záväzných a vnútroorganizačných predpisov.

Žalobca bol v súlade s ustanovením článku 6. bodu 6.3. organizačného poriadku žalovaného dňa 5.8.2013 preškolený z nižšie uvedených ustanovení dopravného poriadku:

1. Vybrané state dopravného poriadku LK BTS
2. Pohyb po letovej zóne letiska
3. Pohyb po prevádzkových plochách
4. Bezpečné vzdialenosti od prevádzkových plôch a ich rozdelenie
5. Bezpečné vzdialenosti od rádio - navigačných zariadení a ich kritické a citlivé priestory
6. Postupy pre križovanie a vstup/výstup do/z týchto priestorov.

Dôkazom o preškolení zamestnanca je prezenčná listina zo dňa 5.8.2013 doložená do súdneho spisu.

40. Súd mal z vykonaného dokazovania ako i z citácie relevantnej právnej úpravy a interných predpisov žalovaného má žalovaný preukázané, že žalobca svojím zavineným konaním nerešpektoval interné predpisy zamestnávateľa organizačný poriadok, dopravný poriadok, čím porušil i iné právne predpisy vzťahujúce sa na prácu ním vykonávanú ako i medzinárodný predpis. V tejto súvislosti treba poukázať i na tú skutočnosť, že miesto výkonu práce žalobcu podliehalo osobitnému režimu, nakoľko išlo o vzletové prevádzkové dráhy, pričom pre prácu na nich vykonávané boli presne definované všetky podmienky a procesy ako v interných dokumentoch žalovaného, tak i medzinárodnou legislatívou.

41. Pokiaľ sa týka medzinárodného predpisu, ktorý bol implementovaný do Dopravného poriadku, ako interného predpisu žalovaného tento bol premietnutý ako medzinárodný predpis F. XXXX POSTUPY LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB - MANAŽMENT LETOVEJ PREVÁDZKY, ktorý vydáva Ministerstvo dopravy a výstavby SR v súlade s Oznámením Ministerstva zahraničných vecí SR č. 196/1995 Z.z., ktorým bola oznámená notifikácia sukcesie Slovenskej republiky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 147/1947 Zb.), uzavretého 7. decembra 1944 v Chicagu, s platnosťou od 14. apríla 1993. Týmto dňom sa Slovenská republika stala členským štátom Medzinárodnej organizácie civilného letectva.

42. Nedodržaním ustanovení Dopravného poriadku došlo teda zároveň aj k porušeniu ustanovení medzinárodného predpisu F. XXXX POSTUPY LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB - MANAŽMENT LETOVEJ PREVÁDZKY (v prílohe č. 2 tohto vyjadrenia) v rozsahu celej kapitoly 7.6.3.2. tohto predpisu.

43. V tejto súvislosti súd poukazuje na charakter žalovaného ako subjektu, ktorý prevádzkuje Letisko v zmysle zákonných ustanovení a zvýšených požiadaviek na fungovanie a zabezpečenie bezpečnosti u prevádzkovateľa Letiska. Prevádzkovateľ Letiska s odkazom na ustanovenie § 32 ods. 5 zákona č. 143/1998 Zb. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení (ďalej len "Zákon"), zodpovedá za bezpečnosť leteckej prevádzky na letisku. Na tento účel koordinuje činnosť všetkých právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na prevádzkovaní a používaní letiska. Prevádzkovateľ Letiska je povinný s odkazom na ustanovenie § 34 ods. 2 Zákona, zabezpečiť ochranu cestujúcich, batožiny, poštových zásielok, nákladu, lietadiel a ich posádok, letísk a leteckých pozemných zariadení pred činmi protiprávneho zasahovania (ust. § 2 písm. n) Zákona) a vykonávať preventívne opatrenia v rozsahu určenom vládou alebo osobitným predpisom.

44. To znamená, že z uvedeného jednoznačne vyplýva, aj s prihliadnutím na charakter žalovaného ako prevádzkovateľa Letiska, že je možné konanie žalobcu, ktoré predchádzalo tomuto súdному konaniu vyhodnotiť ako závažné porušenie pracovnej disciplíny v pracovnoprávnom vzťahu aj v zmysle interných predpisov žalovaného, aj v zmysle legislatívnych požiadaviek a nárokov kladených zákonom na žalovaného ako prevádzkovateľa Letiska a taktiež vzhľadom na vysokú úroveň zabezpečenia bezpečnostných štandardov a aplikáciu medzinárodnej legislatívy.

45. Vzhľadom na kumuláciu všetkých týchto skutočností je súd toho názoru, že žalovaný nemal inú možnosť ako ukončiť pracovný pomer so žalobcom a to spôsobom okamžitého skončenia pracovného pomeru, pretože žalovaný mal a doteraz má za to, že nebolo možné od neho spravodlivo požadovať zamestnávanie žalobcu, ako svojho zamestnanca až do uplynutia výpovednej doby a to z toho dôvodu, že svojím konaním porušil tak závažné ustanovenia interných predpisov ako aj medzinárodných predpisov, ako je vyššie uvedené a teda predstavoval pre žalovaného ako pre zamestnávateľa vysoko rizikového zamestnanca.

46. Pokiaľ sa týka hodnotenia intenzity porušenia pracovnej disciplíny, tak je potrebné uviesť, že vždy závisí od konkrétnych okolností a ovplyvňuje ho tak osoba zamestnanca, jeho doterajší postoj k plneniu pracovných povinností, spôsob a intenzita porušenia konkrétnych povinností, ako aj situácia, v ktorej k porušeniu došlo, dôsledky porušenia pre zamestnávateľa, či konanie zamestnanca spôsobilo aj škodu a pod. (Uznesenie Najvyššieho súdu SR sp. zn. 5Cdo/17/2011 zo dňa 14.06.2011).

47. Podľa Zákonníka práce a jeho § 68 ods. 1 písm. b) je možné okamžité skončenie pracovného pomeru zo strany zamestnávateľa so zamestnancom skončiť len pre také porušenie pracovnej disciplíny, ktoré je charakterizované ako "závažné porušenie pracovnej disciplíny". Predmetné ustanovenie Zákonníka práce týkajúce sa okamžitého skončenia pracovného pomeru je ustanovením s abstraktnou hypotézou. V tomto prípade je súd oprávnený vymedziť danú hypotézu podľa vlastného uváženia. Voľná úvaha súdu je pri takomto vymedzení limitovaná iba osobitnou špecifikáciou prejednávanej veci a ustálenou judikatúrou. Možno tiež konštatovať, že porušenie tej istej povinnosti u toho istého zamestnávateľa môže mať rôznu závažnosť a to z dôvodu, že okolnosti porušenia sú zriedkakedy rovnaké (porušenie konkrétnej povinnosti pri zohľadnení všetkých okolností bude možno u jedného zamestnanca považované za závažné porušenie pracovnej disciplíny, u druhého by naopak išlo o menej závažné porušenie pracovnej disciplíny).

48. Vykonaným dokazovaním bolo ako listinnými dôkazmi a svedeckými výpoveďami, tak i konštatovaním znalca jednoznačne preukázané, že:

- neoprávnené žalobcovo vniknutie na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu Q. bez povolenia veže bolo príčinou leteckej mimoriadnej udalosti, popísanej v Záverečnej správe o vyšetrovaní vážneho incidentu ev. č. K.,
- toto vniknutie na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu Q. žalobca v plnom rozsahu zaviniel, a to minimálne z nebanlivosti (aj napriek tomu, že bol v ten istý mesiac z ustanovení Dopravného poriadku - ktoré neoprávneným vniknutím na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu Q. porušil, preškolený),
- jeho neoprávneným vniknutím na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu Q. vznikla škoda užívateľovi letiska (lietadlo zastavilo vinou žalobcu v križovatke dráh a dostalo pri brzdení defekt),

- intenzita tohto porušenia dosiahla vysoko závažnú mieru, keďže boli porušené ako interné predpisy žalovaného, tak i medzinárodné predpisy v oblasti civilného letectva,
- nebolo teda možné zo strany žalovaného spravodlivo požadovať zamestnávanie osoby, ktorá sa u žalovaného dopustila tak závažného pochybenia, nakoľko takáto osoba predstavovala bezpečnostné riziko nielen pre žalovaného, ale i pre ďalších užívateľov letiska,
- konanie takejto osoby predstavuje vážne ohrozenie bezpečnostných štandardov platných na Letisku v Bratislave a to aj vzhľadom na špecifický režim uvedeného pracoviska, kde sa letecká mimoriadna udalosť stala, a kde mala dopad nielen na žalovaného, ale i na ďalších užívateľov letiska (lietadlo zastavilo vinou žalobcu v križovatke dráh a dostalo pri brzdení defekt), či cestujúcich v leteckej doprave (meškali tri lietadlá, ktoré už boli v tom čase vo vzduchu a potrebovali na letisku pristáť).

49. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti mal súd za to, že okamžité skončenie pracovného pomeru s navrhovateľom bolo urobené v súlade so zákonom a je teda platné.

50. Súd zároveň žalobcovi, ako neúspešnému účastníkovi konania uložil povinnosť nahradiť trovy štátu, ktoré za neho štát platil a to v sume 472,99 eura, ktoré predstavujú súdom priznané znalečné znalcovi P. L. Z., S., konkrétne rozhodnutím súdu č.k. 12Cpr/1/2014-221.

51. O nároku na náhradu trov konania súd rozhodol v zmysle § 255 ods. 1 C.s.p. tak, že žalovanému, ktorý mal vo veci úspech, nepriznal proti žalobcovi nárok na náhradu trov konania, vzhľadom na tú skutočnosť, že jej žiadne trovy v súvislosti s konaním nevznikli.

Poučenie:

Proti rozsudku je prípustné odvolanie v lehote 15 dní od doručenia rozsudku na súde, proti ktorého rozsudku smeruje. Odvolanie môže podať strana, v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané. Odvolanie len proti odôvodneniu rozhodnutia nie je prípustné.

V odvolaní sa popri všeobecných náležitostiach podania uvedie, proti ktorému rozhodnutiu smeruje, v akom rozsahu sa napáda, z akých dôvodov sa rozhodnutie považuje za nesprávne (odvolacie dôvody) a čoho sa odvolateľ domáha (odvolací návrh).

Rozsah, v akom sa rozhodnutie napáda, môže odvolateľ rozšíriť len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Odvolanie možno odôvodniť len tým, že

- a) neboli splnené procesné podmienky,
- b) súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces,
- c) rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd,
- d) konanie má inú vadu, ktorá mohla mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci,
- e) súd prvej inštancie nevykonal navrhnuté dôkazy, potrebné na zistenie rozhodujúcich skutočností,
- f) súd prvej inštancie dospel na základe vykonaných dôkazov k nesprávnym skutkovým zisteniam,
- g) zistený skutkový stav neobstojí, pretože sú prípustné ďalšie prostriedky procesnej obrany alebo ďalšie prostriedky procesného útoku, ktoré neboli uplatnené, alebo
- h) rozhodnutie súdu prvej inštancie vychádza z nesprávneho právneho posúdenia veci.

Odvolanie proti rozhodnutiu vo veci samej možno odôvodniť aj tým, že právoplatné uznesenie súdu prvej inštancie, ktoré predchádzalo rozhodnutiu vo veci samej, má vadu uvedenú v odseku 1, ak táto vada mala vplyv na rozhodnutie vo veci samej.

Odvolacie dôvody a dôkazy na ich preukázanie možno meniť a dopĺňať len do uplynutia lehoty na podanie odvolania.

Prostriedky procesného útoku alebo prostriedky procesnej obrany, ktoré neboli uplatnené v konaní pred súdom prvej inštancie, možno v odvolaní použiť len vtedy, ak

- a) sa týkajú procesných podmienok,
- b) sa týkajú vylúčenia sudcu alebo nesprávneho obsadenia súdu,

- c) má byť nimi preukázané, že v konaní došlo k vadám, ktoré mohli mať za následok nesprávne rozhodnutie vo veci alebo
- d) ich odvolateľ bez svojej viny nemohol uplatniť v konaní pred súdom prvej inštancie.

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie, podľa osobitného zákona.

Exekúciu možno vykonať na návrh toho, kto je oprávnený požadovať splnenie nároku z exekučného titulu preto, že povinný dobrovoľne nesplnil to, čo mu exekučný titul ukladá. Z dôvodov podľa osobitného predpisu môže návrh podať aj Justičná pokladnica. (§ 48 ods. 2 Exekučného poriadku.).