

Súd: Krajský súd Bratislava
Spisová značka: 6CoPr/10/2019
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1214201523
Dátum vydania rozhodnutia: 11. 12. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Martin Murgaš
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2019:1214201523.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedu senátu JUDr. Martina Murgaša a sudcov JUDr. Zuzany Kučerovej a JUDr. Karola Riháka v právnej veci žalobcu: P. D., H.. XX. XX. XXXX, N. XX, Š., zast. advokátom JUDr. Ľubomírom Hlbočanom, Vajnorská 20, Bratislava, proti žalovanému: F. Z.. Q.. Š.H. - B. C., B..K.. (C.), C., P.: XX XXX XXX, o určenie neplatnosti skončenia pracovného pomeru, na odvolanie žalobcu proti rozsudku Okresného súdu Bratislava II z 25. apríla 2019 č. k. 12Cpr/1/2014- 394, takto

rozhodol:

Napadnutý rozsudok súdu prvej inštancie sa p o t v r d z u j e.

Žalovanému sa nepriznáva nárok na náhradu trov odvolacieho konania.

odôvodnenie:

1. Napadnutým rozsudkom súd prvej inštancie zamietol žalobu, ktorou sa žalobca domáhal určenia neplatnosti okamžitého skončenia pracovného pomeru z 27. 9. 2013, žalobcovi uložil povinnosť nahradiť na účet Okresného súdu Bratislava II trovy štátu vo výške 472,99 eur do 3 dní od právoplatnosti rozsudku a žiadnej zo strán nepriznal nárok na náhradu trov konania.

2. Súd prvej inštancie vykonaným dokazovaním zistil, že žalobca pracoval u žalovaného z pozícií samostatného dispečera LD. Listom zo dňa 27. 9. 2013 s ním žalovaný okamžite skončil pracovný pomer podľa § 68 ods. 1 písm. b/ Zák. práce. Závažné porušenie pracovnej disciplíny zo strany žalobcu popísal žalovaný v okamžitom skončení pracovného pomeru (OZPP) nasledovne: „Zo záznamu dňa 31. 8. 2013, ktorý ste spísali a taktiež z Oznámenia o leteckej mimoriadnej udalosti č. D. XX/XXXX vyplýva, že dňa 31. 8. 2013 približne o 15.10 hod. ste vykonávali pravidelnú kontrolu vzletovej a pristávacej dráhy 04. Po opustení pristávacej a vzletovej dráhy 04 ste sa priblížili k vzletovej a pristávacej dráhe 22 ohlásili ste sa riadiacej veži, že pokračujete v kontrole na vzletovej a pristávacej dráhe 22, pričom v tom momente ste už na vzletovú a pristávaciu dráhu 22 vstupovali. Asistentka riadiaceho Vám nariadila, aby ste okamžite opustili vzletovú a pristávaciu dráhu 22, pretože bol povolený vzlet lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy 04. Následne ste vzletovú a pristávaciu dráhu 22 opustili a ohlásili ste 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 04 v blízkosti vzletovej a pristávacej dráhy 13/31. Následne bola u Vás vykonaná dychová skúška na prítomnosť alkoholu v dychu s výsledkom „negatívny“ a bolo emailom podané Oznámenie o leteckej mimoriadnej udalosti č. hlásenia XX/XXXX.“. Okamžité skončenie pracovného pomeru bolo žalobcovi doručené dňa 1. 10. 2013. Žalobca v žalobe uviedol, že čas vykonávania kontroly si vybral práve z dôvodu, že v danom čase nebolo hlásené na prilet ani na odlet žiadne lietadlo. Ďalej v žalobe namietol, že žalovaný neprihliadol na jeho doterajší postoj k plneniu pracovných povinností, na mieru jeho zavinenia, na dôsledky porušenia pracovnej disciplíny pre

žalovaného a pod. podľa žalobcu neboli naplnené dôvody pre okamžité skončenie pracovného pomeru ako mimoriadneho spôsobu skončenia pracovného pomeru so zamestnancom.

3. Uvedenú udalosť riešil i Letecký a námorný vyšetrovací úrad pri Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pod ev. č. K. a dňa 31. 8. 2013 vypracoval záverečnú správu. Udalosť riešil Letecký a námorný vyšetrovací úrad ako mimoriadnu udalosť v zmysle ust. § 18 zák. č. 143/1998 o civilnom letectve (Letecký zákon) 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. V závere tohto posudku sa ako príčina vážneho incidentu na strane 9 uvádza, že Vozidlo PREVÁDZKA (žalobca) z neznámeho dôvodu neoprávnene vstúpilo na RWY 22 bez povolenia Š. N. a nedodržalo príkaz na povinnosť zastaviť v predpísanej a vyznačenej vzdialenosti pred prahom RWY 22, zlyhanie ľudského činiteľa. Keďže žalobca uvedenú záverečnú správu zo dňa 31. 8. 2013 spochybnil, súd prvej inštancie vo veci nariadil znalecké dokazovanie. vypracoval znalec 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 P. L. Z., S. v znaleckom posudku č. 1/2015 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. Na pojednávaní dňa 7. 6. 2016 znalec uviedol, že pokiaľ sa týka vzletovej dráhy, voľba je vždy na pilotovi lietadla, ktorá dráha je voľná, pričom tento požiadava 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 žalobca 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 zamestnanec je preto na rádiovom spojení medzi pozemným personálom a vežou.

4. Z tohto skutkového stavu súd prvej inštancie vyvodil záver, že žaloba nie je dôvodná. Súd prvej inštancie v odôvodnení napadnutého rozsudku uviedol: „Súd mal za to, že s prihliadnutím na vykonané dokazovanie ako i závery Záverečnej správy vypracovanej Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, G. Č. K. zo dňa 31. 8. 2013 ako i znaleckého posudku č. 1/2015 vypracovaného znalcom z odboru letecká doprava odvetvie nehody v leteckej doprave P. L. Z., S. 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. 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. 1/2015 - 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 neobľadnosti, 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 prístávaciu dráhu a tým spôsobil leteckú mimoriadnu udalosť, 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. Tu je potrebné upozorniť na znenie záverečnej správy, ktorá bola vydaná v súlade s predpisom L13, 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 2. 10. 2014 a 4. 12. 2014 je zrejmé, že lietadlo zastavilo vinou žalobcu v križovatke dráh, dostalo pri brzdení defekt. bol zavolaný odťah, ktorý lietadlo z križovatky dráh odtiahol a táto udalosť spolu s odtiahnutím poškodeného lietadla

trvala približne 30 až 45 minút (ods. 24., 29, 30. odôvodnenia napadnutého rozsudku). S tvrdeniami žalobcu sa súd prvej inštancie v odôvodnení napadnutého rozsudku vysporiadal nasledovne: „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 RWY 13-31, tak v zmysle vykonaného dokazovania svedeckými výpoveďami ako aj výsluchom znalca nebolo možné dospieť k takémuto záveru, keďže výber konkrétnej vzletovej a pristávacej dráhy 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. 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 Z.. Q.. Š.Á. C. ON-03/2005 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." (ods. 31., 32. odôvodnenia napadnutého rozsudku). Súd prvej inštancie ďalej v odôvodnení napadnutého rozsudku citoval príslušné ustanovenia vnútropodnikovej organizačnej normy č. On - 03/2005 - Dopravného poriadku, ktorých vyplýva, že 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, že ohrozením, alebo obmedzením pohybu lietadla sa v zmysle dopravného poriadku 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, že pohybujúce sa vozidlá a MT nesmú ohroziť, alebo obmedziť pohyb lietadiel, že vodiči vozidiel, ktorí udržiavajú rádiotelefonne 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 a že na F. Z.. Q.. Š. C. 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 dvojitou čiarou a doplnená zvislou značkou. Súd prvej inštancie napokon v odôvodnení napadnutého rozsudku uviedol: „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 RWY22 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 RWY22 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 RWY22 porušil, preškolený),
- jeho neoprávneným vniknutím na aktívnu vzletovú a pristávaciu dráhu RWY22 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). S poukazom na tieto závery súd prvej inštancie uzavrel, že žalobca svojím vyššie popísaným konaním porušil závažne pracovnú disciplínu a preto s ním žalovaný oprávnenne okamžite skončil pracovný pomer v zmysle § 68 ods. 1 písm. b/ Zák. práce. Z týchto dôvodov súd prvej inštancie žalobu zamietol.

5. O nároku na náhradu trov konania súd prvej inštancie rozhodol podľa § 255 ods. 1 C.s.p. a úspešnému žalovanému nárok na náhradu trov konania nepriznal, pretože mu v konaní žiadne trovy nevznikli.

6. Proti tomuto rozhodnutiu podal odvolanie žalobca. Navrhol, aby odvolací súd napadnutý rozsudok zmenil tak, že žalobe vyhovie. Poukázal na to, že porušenia pracovnej disciplíny sa dopustil len raz (prvýkrát) za celú jeho 27 ročnú kariéru. Mnohokrát bol odmenený za vzorné plnenie pracovných úloh a nikdy nebol disciplinárne riešený. Ďalej uviedol, že svoju povinnosť vyžiadať si od riadiacej veže povolenie na vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu porušil až na konci tejto dráhy, kde vzlietajúce lietadlá (už) ale ani pristávajúce lietadlá (ešte) nemajú kontakt so zemou a v tomto mieste preto nehrozila zrážka lietadla s vozidlom dispečingu, ktoré riadil žalobca. Teda žalobca síce porušil interné predpisy pri vstupe na dráhu 22, ale vzhľadom na miesto, kde k tomu došlo, nebolo toto porušenie predpisov tak závažné, že by došlo k ohrozeniu štandardne prebiehajúceho vzletu alebo pristátia lietadla. Z tejto dráhy bol povolený vzlet malého vrtuľového motorového lietadla, ktorého dráha vzletu je krátka a vzhľadom na to žalobca by aj pri neprerušenom vzlete tomuto lietadlu nevytvoril žiadnu prekážku. Ďalej žalobca v odvolaní poukázal na to, že síce nepožiadaval riadiacu vežu o súhlas so vstupom na dráhu 22, ale svoj vstup na túto dráhu v momente jeho vykonania riadiacej veži oznámil a táto preto mala možnosť na túto situáciu reagovať a prijať opatrenia na zabránenie ohrozeniu letovej prevádzky, čo aj urobila. Podľa žalobcu je tu aj istá miera spoluzavinenia personálu riadiacej veže, ktorý napriek tomu, že vedel, že dráhu č. 22 a č. 04 kontroluje žalobca, povolil malému motorovému lietadlu vzlet z tejto dráhy v čase jej kontroly a to bez toho, aby o tomto povolení vzletu upovedomil žalobcu tak, aby tento mohol zachovať bezpečnú vzdialenosť od obrazca svetelných zabezpečovacích zariadení. Ďalej žalobca v odvolaní namietol, že napadnutý rozsudok je nepreskúmateľný, pretože sa z neho nedá zistiť, prečo porušenie pracovnej disciplíny žalobcom súd prvej inštancie vyhodnotil ako závažné a akú intenzitu malo toto porušenie pracovnej disciplíny vzhľadom na osobu žalobcu. Žalobca ďalej v odvolaní poukázal na to, že iný zamestnanec žalovaného S. K. porušil pracovnú disciplínu ešte závažnejším spôsobom a žalovaný s ním neskončil pracovný pomer okamžite. Žalovaný v konaní netvrdil, že by od neho či už vlastník malého motorového lietadla alebo niekto iný požadoval náhradu škody. To, že malé motorové lietadlo dostalo pri brzdení defekt, nemožno považovať za škodu, ktorú by spôsobil žalobca.

7. Žalovaný vo vyjadrení k odvolaniu navrhol, aby odvolací súd napadnutý rozsudok potvrdil. Pokiaľ ide o mieru zavinenia žalobcu, poukázal na záverečnú správu vypracovanú Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a na znalecký posudok Č.. X/XXXX. Z týchto dôkazov podľa žalovaného vyplýva, že leteckú mimoriadnu udalosť zavinil žalobca a to minimálne z nedbanlivosti. Nie je podľa žalovaného dôvodná ani námietka žalobcu, že v rozhodnom čase nebola plánovaná žiadna letová prevádzka. Zo záverečnej správy totiž vyplýva, že v dôsledku mimoriadnej udalosti spôsobenej žalobcom meškali 3 lietadlá, ktoré boli v tom čase vo vzduchu a potrebovali pristáť. Čo sa týka tvrdenia žalobcu, že riadiaca veža mala možnosť povoliť vzlet dotknutého lietadla zo žalobcom nekontrolovanej dráhy 13-31, žalovaný vo vyjadrení k odvolaniu uviedol, že výber konkrétnej vzletovej a pristávacej dráhy súvisí ako s požiadavkou pilota lietadla, tak i s meteorologickými podmienkami vhodnými na vzlet z tej - ktorej dráhy a tiež s internými predpismi Letových prevádzkových služieb SR, š.p., ktorej zamestnancami sú pracovníci riadiacej veže. V súvislosti s tvrdením žalobcu, že oznámil riadiacej veži svoj vstup na dráhu v momente jeho vykonania, žalovaný uviedol, že v zmysle organizačnej normy ON -03/2005 bol žalobca povinný získať povolenie na vjazd na prevádzkové plochy vozidla ešte pred zamýšľaným vstupom. Žalobca svojím zaviným konaním porušil interné predpisy zamestnávateľa (organizačný poriadok, Dopravný poriadok), čím porušil aj medzinárodný S. F. XXXX Postupy leteckých navigačných služieb - Management letovej prevádzky, ktorý bol premietnutý do Dopravného poriadku. v tejto súvislosti žalovaný poukázal na to, že je subjektom, ktorý prevádzkuje letisko v zmysle zvýšených požiadaviek na zabezpečenie bezpečnosti. Prevádzkovateľ letiska v zmysle § 32 ods. 5 zák. č. 143/1998 Z.z. zodpovedá za bezpečnosť leteckej prevádzky na letisku a na tento účel koordinuje činnosť všetkých právnických a fyzických osôb zúčastnených na prevádzkovaní a používaní letiska. Prevádzkovateľ letiska je povinný zabezpečiť ochranu cestujúcich, batožiny, nákladu, lietadiel a ich posádok, letísk a leteckých pozemných zariadení pred činmi protiprávneho zasahovania a vykonávať

preventívne opatrenia v rozsahu určenom vládou alebo osobitným predpisom. Z toho podľa žalovaného vyplýva, že konanie žalobcu treba vyhodnotiť ako závažné porušenie pracovnej disciplíny a to ako v zmysle interných predpisov žalovaného, tak aj v zmysle legislatívnych požiadaviek a nárokov kladených zákonom na žalovaného ako prevádzkovateľa letiska a tiež vzhľadom na vysokú úroveň zabezpečenia bezpečnostných štandardov. Žalovaný preto nemal inú možnosť, ako okamžite skončiť pracovný pomer so žalobcom. Žalobca totiž závažne porušil interné ako aj medzinárodné predpisy a vzhľadom na to sa pre žalovaného stal rizikovým zamestnancom. Od žalovaného preto nebolo možné spravodlivo požadovať, aby žalobcu naďalej zamestnával. Žalovaný ako zamestnávateľ žalobcu vyhodnotil konanie žalobcu ako bezpečnostné riziko najvyššieho stupňa. K tvrdeniu žalobcu, že na dráhu vstúpil až na jej konci, kde lietadlá nemajú kontakt so zemou, žalovaný uviedol, že toto tvrdenie žalobcu je irelevantné.

8. Odvolací súd, ktorý bol viazaný rozsahom a dôvodmi odvolania (§ 379, § 380 C.s.p.), preskúmal napadnutý rozsudok, prejednal odvolanie bez nariadenia pojednávania a dospel k záveru, že odvolanie nie je dôvodné.

9. Súd prvej inštancie vykonal vo veci dokazovanie v dostatočnom rozsahu, na jeho základe zistil správne skutkový stav veci a vec po právnej stránke správne posúdil. Súd prvej inštancie napadnutý rozsudok podrobne a presvedčivo odôvodnil. Odvolací súd sa v celom rozsahu stotožňuje s dôvodmi napadnutého rozsudku a konštatuje ich správnosť (§ 387 ods. 2 C.s.p.).

10. Povinnosť dodržiavať pracovnú disciplínu patrí k základným povinnostiam zamestnanca vyplývajúcim z pracovného pomeru (§ 47 ods. 1 písm. b/ Zákonníka práce) a spočíva v plnení povinností stanovených právnymi predpismi, pracovným poriadkom, pracovnou zmluvou alebo pokynom nadriadeného zamestnanca. Ak má byť porušenie pracovnej disciplíny právne postihnutelné ako dôvod na skončenie pracovného pomeru zo strany zamestnávateľa, musí byť toto porušenie pracovných povinností zo strany zamestnanca zavinené (aspoň z nebanlivosti) a musí dosahovať určitý stupeň intenzity. Zákonník práce pre účely skončenia pracovného pomeru rozlišuje medzi menej závažným porušením pracovnej disciplíny a závažným porušením pracovnej disciplíny. Porušenie pracovnej disciplíny najvyššej intenzity (závažné porušenie), je dôvodom pre okamžité skončenie pracovného pomeru alebo pre výpoveď z pracovného pomeru (§ 68 ods. 1 písm. b/ a § 63 ods. 1 písm. e/ Zákonníka práce). Tieto pojmy, napriek tomu, že od ich vymedzenia závisí možnosť a rozsah postihu zamestnanca, Zákonník práce nedefinuje a ani neustanovuje, z akých hľadísk treba pri ich posudzovaní vychádzať. Jedným zo základných hľadísk pri rozhodovaní o postihu za porušenie pracovnej disciplíny je intenzita porušenia pracovnej disciplíny. Hodnotenie intenzity porušenia pracovnej disciplíny závisí od konkrétnych okolností a ovplyvňuje ho tak osoba zamestnanca, jeho doterajší postoj k plneniu pracovných povinností, spôsob a intenzita porušenia konkrétnych pracovných povinností, ako aj situácia, v ktorej k porušeniu došlo, dôsledky porušenia pre zamestnávateľa, či konanie zamestnanca spôsobilo zamestnávateľovi škodu a pod. Pri hodnotení stupňa intenzity porušenia pracovnej disciplíny zamestnancom súd nie je viazaný tým, ako zamestnávateľ vo svojom pracovnom poriadku alebo inom internom predpise alebo pokyne vedúceho zamestnanca hodnotí určité konanie zamestnanca, ktoré predstavuje porušenie pracovnej disciplíny (viď rozsudok Najvyššieho súdu SR sp. zn. 3 Cdo 71/2003).

11. K odvolacím námietkam žalobcu treba v prvom rade uviesť, že samotný žalobca nepoprel, že svojim konaním porušil pracovnú disciplínu. Porušenie pracovnej disciplíny sa však v odvolaní snažil zľahčiť a zrelativizovať. Ak bol žalobca v zmysle predpisov povinný vstúpiť na vzletovú a pristávaciu dráhu iba na základe povolenia riadiacej veže, potom je právne bezvýznamné tvrdenie žalobcu, že vstup na dráhu v momente jeho vykonania riadiacej veži oznámil. Je tiež právne bezvýznamné tvrdenie žalobcu, že porušenie pracovnej disciplíny nemožno hodnotiť ako závažné vzhľadom na miesto, v ktorom na dráhu vstúpil (koniec dráhy). Interné a ani medzinárodné predpisy totiž nerozlišujú v prípade neoprávneného vstupu na dráhu, na ktorom mieste dráhy sa tak stalo. V dôsledku porušenia pracovnej disciplíny zo strany žalobcu meškali tri lietadlá, ktoré boli vo vzduchu a nemohli pristáť a štartujúce lietadlo dostalo pri brzdení defekt a muselo byť odtiahnuté. Súd prvej inštancie na tomto základe postupoval správne, keď porušenie pracovnej disciplíny žalobcom vyhodnotil ako závažné. V konaní nebolo preukázané, že by predmetnú mimoriadnu udalosť spoluzavinili pracovníci riadiacej veže a tvrdenia žalobcu v tomto ohľade zostali iba v rovine tvrdení (viď Záverečnú správu leteckého a námorného vyšetrovacieho úradu a závery znaleckého posudku č. 1/2015). Závažnosť porušenia pracovnej disciplíny zo strany žalobcu je umocnená tým, že žalobca porušil tak interné ako aj medzinárodné predpisy v oblasti civilného letectva a

jeho konanie predstavovalo vážne ohrozenie bezpečnostných predpisov platných na Letisku Bratislava a to aj vzhľadom na špecifický režim tohto pracoviska.

12. K osobe žalobcu možno uviesť, že ani samotný žalovaný netvrdil, že by žalobca v minulosti porušil pracovnú disciplínu. Odvolací súd je však toho názoru, že žalovaný oprávnene tvrdí, že vzhľadom na závažnosť porušenia pracovnej disciplíny, ktorou bola spôsobená mimoriadna udalosť a tiež vzhľadom na špecifické podmienky pracoviska - letiska a potrebu zabezpečiť čo najvyššiu mieru bezpečnosti leteckej prevádzky s dodržiavaním všetkých bezpečnostných štandardov, žalobca sa stal pre žalovaného bezpečnostným rizikom. Z tohto dôvodu nebolo možné od žalovaného požadovať, aby žalobcu naďalej zamestnával a to čo i len do skončenia výpovednej doby. Preto žalovaný oprávnene okamžite skončil pracovný pomer so žalobcom.

13. Z uvedeného vyplýva, že napadnutý rozsudok je vecne správny a preto ho odvolací súd potvrdil podľa § 387 ods. 1 C.s.p.

14. O nároku na náhradu trov odvolacieho konania odvolací súd rozhodol podľa § 255 ods. 1 v spojení s § 396 ods. 1 C.s.p. a úspešnému žalovanému nárok na náhradu trov odvolacieho konania nepriznal, pretože mu v odvolacom konaní žiadne trovy nevznikli.

15. Toto rozhodnutie prijal senát odvolacieho súdu pomerom hlasov 3:0.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku odvolanie nie je prípustné.

Proti rozhodnutiu odvolacieho súdu je prípustné dovolanie, ak to zákon pripúšťa (§ 419 C.s.p.).

Dovolanie je prípustné proti každému rozhodnutiu odvolacieho súdu vo veci samej alebo ktorým sa konanie končí, ak

a/ sa rozhodlo vo veci, ktorá nepatrí do právomoci súdov,

b/ ten, kto v konaní vystupoval ako strana, nemal procesnú subjektivitu,

strana nemala spôsobilosť samostatne konať pred súdom v plnom rozsahu a nekonal za ňu zákonný zástupca alebo procesný opatrovník,

c/ v tej istej veci sa už prv právoplatne rozhodlo alebo v tej istej veci sa už prv začalo konanie,

d/ rozhodoval vylúčený sudca alebo nesprávne obsadený súd, alebo

e/ súd nesprávnym procesným postupom znemožnil strane, aby uskutočňovala jej patriace procesné práva v takej miere, že došlo k porušeniu práva na spravodlivý proces (§ 420 C.s.p.).

Dovolanie je prípustné proti rozhodnutiu odvolacieho súdu, ktorým sa potvrdilo alebo zmenilo rozhodnutie súdu prvej inštancie, ak rozhodnutie odvolacieho súdu záviselo od vyriešenia právnej otázky,

a/ pri ktorej riešení sa odvolací súd odklonil od ustálenej rozhodovacej praxe dovolacieho súdu,

b/ ktorá v rozhodovacej praxi dovolacieho súdu ešte nebola vyriešená alebo

c/ je dovolacím súdom rozhodovaná rozdielne (§ 421 ods. 1 C.s.p.).

Dovolanie podľa § 421 ods. 1 nie je prípustné, ak

a/ napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení neprevyšuje desaťnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada,

b/ napadnutý výrok odvolacieho súdu o peňažnom plnení v sporoch s ochranou slabšej strany neprevyšuje dvojnásobok minimálnej mzdy; na príslušenstvo sa neprihliada,

c/ je predmetom dovolacieho konania len príslušenstvom pohľadávky a výška príslušenstva v čase začatia dovolacieho konania neprevyšuje sumu podľa písmen a/ a b/ (§ 422 ods. 1 C.s.p.).

Dovolanie môže podať strana, v ktorej neprospech bolo rozhodnutie vydané (§ 424 C.s.p.).

Dovolanie sa podáva v lehote dvoch mesiacov od doručenia rozhodnutia odvolacieho súdu oprávnenému subjektu na súde, ktorý rozhodoval v prvej inštancii (§ 427 ods. 1 prvá veta C.s.p.).

Dovolanie je podané včas aj vtedy, ak bolo v lehote podané na príslušnom odvolacom alebo dovolacom súde (§ 427 ods. 2 C.s.p.).

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

Dovolateľ musí byť v dovolacom konaní zastúpený advokátom. Dovolanie a iné podania dovolateľa musia byť spísané advokátom (§ 429 ods. 1 C.s.p.).

Povinnosť podľa ods. 1 neplatí, ak je

a/ dovolateľom fyzická osoba, ktorá má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa,

b/ dovolateľom právnická osoba a jej zamestnanec alebo člen, ktorý za ňu koná má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa,

c/ dovolateľ v sporoch s ochranou slabšej strany podľa druhej hlavy tretej časti tohto zákona zastúpený osobou založenou alebo zriadenou na ochranu spotrebiteľa, osobou oprávnenou na zastupovanie podľa predpisov o rovnakom zaobchádzaní a o ochrane pred diskrimináciou alebo odborovou organizáciou a ak ich zamestnanec alebo člen, ktorý za ne koná má vysokoškolské právnické vzdelanie druhého stupňa (§ 429 ods. 2 CSP).

Dovolanie prípustné podľa § 420 možno odôvodniť iba tým, že v konaní došlo k vade uvedenej v tomto ustanovení (§ 431 ods. 1 C.s.p.).

Dovolací dôvod sa vymedzí tak, že dovolateľ uvedie, v čom spočíva táto vada (§ 431 ods. 2 C.s.p.).

Dovolanie prípustné podľa § 421 možno odôvodniť iba tým, že rozhodnutie spočíva v nesprávnom právnom posúdení veci (§ 432 ods. 1 C.s.p.).

Dovolací dôvod sa vymedzí tak, že dovolateľ uvedie právne posúdenie veci, ktoré pokladá za nesprávne, a uvedie, v čom spočíva nesprávnosť tohto právneho posúdenia (§ 432 ods. 2 C.s.p.).