Súd:	Okresný súd Prešov
Spisová značka:	32C/18/2018
Identifikačné číslo súdneho spisu:	8118204177
Dátum vydania rozhodnutia:	08. 03. 2024
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ:	JUDr. Lenka Benčová
ECLI:	ECLI:SK:OSPO:2024:8118204177.24

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Prešov sudkyňou JUDr. Lenkou Benčovou v spore žalobcov: 1./ A. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom C. XX, XXX XX C., 2./ D. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom C. XX, XXX XX C., 3./ E. F. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom C. XX, XXX XX C., 4./ G. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom H. XXX, XXX XX H., 5./ F. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom H. XXX, XXX XX H., všetci právne zastúpení URBAN & PARTNERS s.r.o., advokátska kancelária so sídlom Červeňova 15, Bratislava - mestská časť Staré Mesto, IČO: 47 244 895, proti žalovanému: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, so sídlom Pribinova 2, 812 72 Bratislava - Staré mesto, IČO: 00 151 866, za účasti intervenienta I. na strane žalovaného: KOOPERATIVA poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, so sídlom Štefanovičova 4, 816 23 Bratislava, IČO: 00 585 441, právne zastúpeného JUDr. Felixom Neupauerom, advokátom so sídlom Dvořákovo nábrežie 8/A, 811 02 Bratislava, IČO: 37 928 422, za účasti intervenienta II. na strane žalovaného: Generali Česká pojišťovna, a.s. so sídlom Spálená 75/16, Nové Město, 110 00 Praha 1, IČ: 45272956, zapísaná v obchodnom registri Mestského súdu v Prahe, sp. zn. B 1464, konajúca na území Slovenskej republiky prostredníctvom organizačnej zložky Generali poisťovňa, pobočka poisťovne z iného členského štátu, so sídlom Lamačská cesta 3/A, 841 04 Bratislava, IČO: 54 228 573, právne zastúpeného advokátskou kanceláriou SD LEGAL, s. r. o. so sídlom Žriedlová 3, 040 01 Košice, IČO: 51 717 395, o náhradu nemajetkovej ujmy, takto

r o z h o d o l :

I. Žalovaný j e p o v i n n ý zaplatiť žalobkyni v 1. rade náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 25 000 eur v lehote do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

II. Žalovaný j e p o v i n n ý zaplatiť žalobcovi v 2. rade náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 20 000 eur v lehote do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

III. Žalovaný j e p o v i n n ý zaplatiť žalobcovi v 3. rade náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 20 000 eur v lehote do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

IV. Žalovaný j e p o v i n n ý zaplatiť žalobkyni v 4. rade náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 10 000 eur v lehote do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

V. Žalovaný j e p o v i n n ý zaplatiť žalobcovi v 5. rade náhradu nemajetkovej ujmy vo výške 10 000 eur v lehote do 3 dní od právoplatnosti tohto rozsudku.

VI. V prevyšujúcej časti žalobu žalobcov v 1. až 5. rade z a m i e t a.

VII. Žalobcovia v 1. až 5. rade m a j ú n á r o k na náhradu trov konania voči žalovanému v rozsahu 100 %, pričom o výške trov konania bude rozhodnuté samostatným uznesením po právoplatnosti tohto rozsudku.

o d ô v o d n e n i e :

1. Žalobou doručenou tunajšiemu súdu dňa 19.04.2018 sa žalobkyňa 1/ domáhala voči žalovanému zaplatenia sumy 550 000 eur, žalobca 2/ zaplatenia sumy 350 000 eur, žalobca 3/ zaplatenia sumy 350 000 eur, žalobkyňa 4/ zaplatenia sumy 150 000 eur a žalobca 5/ zaplatenia sumy 150 000 eur ako aj náhrady trov konania.

2. V žalobe tvrdili, že sú priami pozostalí po nebohom F. B., ktorý zomrel dňa XX.XX.XXXX pri páde policajného vrtuľníka značky Bell 429 vo vojenskom priestore letiska v Prešove, ktorého vlastníkom a súčasne i prevádzkovateľom bolo Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, teda žalovaný. Žalobcovia si svoje nároky titulom náhrady škody a nemajetkovej ujmy uplatnili ako jeden komplexný nárok, ktorý primárne odvodzujú od európskej (únijnej) právnej úpravy v oblasti leteckej dopravy a súčasne primárne od medzinárodnej právnej úpravy v oblasti leteckej dopravy a sekundárne z ustanovenia § 13 ods. 2 Občianskeho zákonníka v nadväznosti na analogické uplatnenie ust. § 427 v spojení s § 853 ods. 1 Občianskeho zákonníka. Primárnu rovinu uplatnených právnych nárokov žalobcov voči žalovanému odvodzujú od príslušných nariadení EÚ na úseku civilného letectva, ktoré majú prednosť pred zákonmi Slovenskej republiky - článok 3 bod 1 písm. a) Nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 09. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, príslušných medzinárodných zmlúv v oblasti leteckej prepravy, vrátane dodatkových protokolov k týmto medzinárodným zmluvám, ktoré ratifikovala Slovenská republika a ktoré sú súčasťou právneho poriadku Slovenskej republiky a ktoré majú právnu prednosť pred zákonmi Slovenskej republiky - článok 17 bod 1 Varšavského dohovoru. Žalobcovia tvrdili, že nebohý F. B. nebol pilotom vrtuľníka či členom pilotného tímu vrtuľníka, ale mal postavenie cestujúceho. Zodpovednosť za porušenie ochrany osobnosti človeka a s ňou spojená náhrada nemajetkovej ujmy v peniazoch je založená na objektívnom princípe bez možnosti liberácie. Zodpovednosť žalovaného ako prevádzkovateľa vrtuľníka je daná aj napriek tomu, že vrtuľník bol riadený pilotom - príslušníkom Policajného zboru, ktorý však konal z poverenia žalovaného ako prevádzkovateľa dopravného prostriedku (vrtuľníka) a v dôsledku tragickej udalosti tak došlo k zásahu do osobnostných práv žalobcov.

3. Žalobcovia ako dôkazy označili: uplatnenie nároku klientov na náhradu škody, na náhradu majetkovej ujmy a na náhradu nemajetkovej ujmy, na náhradu ušlého výživného a nároku na náhradu iných právnych nárokov klientov zo dňa 06.11.2017, opakovaná urgencia klientov zo dňa 15.12.2017, odpoveď žalovaného zo dňa 19.01.2018, poistná zmluva č. 2401718954, osvedčenie o zápise lietadla do registra lietadiel, rozhodnutie Dopravného úradu zo dňa 10.08.2015, novinové články.

4. Žalobcovia vo vyjadrení zo dňa 30.07.2018 poukázali na to, že v zmysle Rozhodnutia Rady EÚ 2001/539/ES z 05.04.2001 bolo rozhodnuté, že Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) je týmto v mene Európskeho spoločenstva schválený. S poukazom na uvedené sa Montrealský dohovor stal súčasťou práva EÚ a preto súčasne Súdny dvor EÚ má právomoc poskytovať výklad ustanovení Montrealského dohovoru. Uviedli, že Montrealský dohovor a s ním súvisiaca otázka zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich sa vzťahuje aj na bezplatnú prepravu vykonanú štátom (štátnym lietadlom), resp. právne ustanovenými verejnými orgánmi, v rámci jedného zmluvného štátu, za predpokladu, že sa jedná o prepravu cestujúcich (batožiny alebo nákladu) a bezodplatne ju vykonáva letecký dopravný podnik. Montrealský dohovor ani Nariadenie č. 2027/97 neobsahuje presnú definíciu pojmu „cestujúci“. S poukazom na výklad pojmu „cestujúci“, ktorý definoval Súdny dvor EÚ v rozsudku vo veci C-6/14 Wucher Helicopter BmbH, euro – Aviation Versicherungs AG proti Fridolinovi Santerovi, je zrejmé, že „cestujúcim“ v zmysle článku 17 Montrealského dohovoru sa rozumie osoba na palube vrtuľníka leteckého dopravcu Spoločenstva, ktorá bola prepravovaná na základe zmluvy uzatvorenej medzi zamestnávateľom tejto osoby a týmto leteckým dopravcom. V danom prípade sa preprava medzi leteckým dopravcom (Letecký útvar Ministerstva vnútra SR, ktorý je súčasťou žalovaného) a zamestnávateľom prepravovanej osoby neb. F. B. (Hasičský a záchranný zbor) uskutočňovala na podklade príslušných ustanovení uznesenia vlády č. 411/2006 Z.z. z 10. mája 2006 a nariadenia Ministerstva vnútra SR č. 50/2012 zo dňa 14. marca 2012, ktoré nahradili prepravnú zmluvu.

5. Žalovaný so žalobou nesúhlasil a navrhol ju ako nedôvodnú zamietnuť. Poukázal na to, že nebohý nebol v čase nehody v pozícii cestujúceho, pretože mal postavenie člena modulu hasenia. Zúčastnil sa školenia príslušníkov Hasičského a záchranného zboru na nový typ vrtuľníka Bell - 429, ktoré bolo zamerané na evakuáciu a záchranu osôb z ťažko dostupného terénu pomocou palubného žeriavu vrtuľníka. Nebohý nenastúpil ani nevystúpil z vrtuľníka, nebol na palube vrtuľníka, ale bol zavesený na zariadení (žeriavové lano) vrtuľníka. Žalovaný zdôraznil, že všetky medzinárodné predpisy, nariadenia, na ktoré poukazujú žalobcovia upravujú medzinárodnú prepravu cestujúcich, avšak nebohý príslušník v čase nehody jednoznačne nebol „cestujúci“. Súčasne žalovaný poukázal na to, že pozostalým po zomrelom boli na základe ich žiadostí priznané dávky výsluhového zabezpečenia podľa zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov a to vdovský výsluhový dôchodok, sirotský výsluhový dôchodok, úmrtné a pohrebné.

6. Žalobcovia podaním zo dňa 19.11.2018 špecifikovali uplatnený nárok a uviedli, že hoci v niektorých častiach svojich vyjadrení konštatovali, že sa jedná o uplatnenie nároku na náhradu škody a náhradu nemajetkovej ujmy, vyslovene týmto špecifikujú, že sa jedná len a výlučne o nárok žalobcov na náhradu nemajetkovej ujmy v zmysle Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999, podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 05. apríla 2001 ako aj v zmysle nariadenia (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave v znení nariadenia EP a Rady č. 889/2002 z 13. mája 2002 ako aj v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (ako primárny právny nárok) ako aj ustanovenia § 11 v spojení s § 13 ods. 2 v spojení s § 427 ods. 2 Občianskeho zákonníka v spojení s § 853 ods. 1 Občianskeho zákonníka (ako sekundárny právny nárok). Žalobcovia súčasne navrhli pripustiť zmenu petitu žaloby v časti medzitýmneho rozsudku.

7. O predmetnom návrhu na pripustenie zmeny petitu žaloby súd rozhodol na pojednávaní dňa 24.05.2019 za účasti všetkých strán sporu.

8. Žalovaný zotrval na svojom stanovisku, že nebohý príslušník nebol v čase nehody v pozícii „cestujúceho“, pretože mal v súlade s internými predpismi postavenie „člena modulu hasenia“. Z uvedeného dôvodu dohovor ani nariadenia EÚ na úseku civilného letectva nie je možné aplikovať na danú právnu vec.

9. Podaním zo dňa 07.01.2019 oznámil intervenient I. vstup do konania na strane žalovaného. Uviedol, že v čase škodovej udalosti mal žalovaný s intervenientom I. ako spolupoisťovateľom uzavretú poistnú zmluvu pre poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadiel v medzinárodnom styku č. 2401718954, uplatňovaný nárok žalobcov v čase podania žaloby bol odvodzovaný od škodovej udalosti a intervenient I. bol zo strany žalovaného vyzvaný na vstup do konania s tým, že žalovaný uviedol, že pokiaľ bude v konaní neúspešný, tento nárok si bude uplatňovať od intervenienta I. Preto ma preukázateľný právny záujem na výsledku konania.

10. Intervenient I. navrhol žalobu ako nedôvodnú zamietnuť. Zdôraznil, že podstata pojmu preprava spočíva v dopravení cestujúcich a nákladu z bodu odletu do bodu určenia. Pojem „preprava“ treba vnímať v rámci kontextu medzinárodného civilného letectva, preto rozšírenie pôsobnosti pravidiel zodpovednosti leteckého dopravcu na štátom vykonávanú prepravu je potrebné vnímať so zreteľom na obsah pojmu preprava s významom v rámci štandardného (nie štátneho) civilného letectva. Intervenient I. mal za to, že v rámci systému medzinárodnej a európskej úpravy civilného letectva je hrubý definičný rozdiel medzi vykonávaním prepravy cestujúcich štátnym vrtuľníkom a prevádzkou štátneho vrtuľníka za účelom plnenia úloh Hasičského a záchranného zboru. Dôležitým prvkom definície prepravy ust. čl. 1 ods. 1 Montrealského dohovoru je dohoda účastníkov, pritom však nejde o akúkoľvek dohodu, ale o dohodu, ktorej význam spočíva v zabezpečení prepravy, teda výlučnej podstaty prepravy cestujúceho či nákladu z bodu odletu do bodu určenia, čo tiež nemožno neuvážene zamieňať s inou dohodou o prevádzke, ktorej podstatou nie je preprava, či dokonca zamieňať si dohodu o preprave s vykonávacím predpisom, v zmysle ktorého zameranie policajného vrtuľníka je vymedzené aj na plnenie úloh Hasičského a záchranného zboru. Predmetný policajný vrtuľník dňa 10.05.2017 nevykonával prepravu v zmysle Montrealského dohovoru, nakoľko podstatou prevádzky, resp. jej účelom nebola preprava p. I. a p. B. z bodu odletu do bodu určenia. Podstatou prevádzky policajného vrtuľníka bola simulácia skutkového

stavu, v ktorom je potrebná evakuácia osoby z náročného terénu formou tzv. žeriavovania s nástupom cvičiacich na palubu.

11. Podaním doručeným súdu 26.02.2019 oznámil intervenient II. vstup do konania na strane žalovaného. Uviedol, že žalovaný mal v čase vzniku škodovej udalosti v ich spoločnosti uzatvorenú poistnú zmluvu poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadiel v medzinárodnom styku. Žalovaný uviedol, že v prípade neúspechu si bude voči intervenientovi uplatňovať nároky žalobcov na základe poistnej zmluvy č. 2401718954 a preto intervenient má právny záujem na výsledku sporu.

12. Intervenient II. vo vyjadrení k žalobe žiadal žalobu ako nedôvodnú zamietnuť. Poukázal na to, že nebohý spadal pod režim sociálneho zabezpečenia podľa zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov. Mal za to, že nároky na náhradu nemajetkovej ujmy uplatnené žalobcami v tomto konaní nie je možné kumulovať s nárokmi vyplývajúcimi zo systému sociálneho zabezpečenia, ktoré predstavujú voči uplatneným nárokom osobitnú úpravu, ktorá má prednosť pred všeobecnou úpravou náhrady nemajetkovej ujmy. Zároveň z dôvodu právnej istoty uviedol, že na škodovú udalosť sa nevzťahuje Montrealský dohovor vôbec, keďže jeho aplikácia na vnútroštátnu prepravu je možná len v medziach Nariadenia. Poukázal na to, že žalovaný je síce držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, nie však držiteľom licencie na vykonávanie leteckej dopravy. Žalovaný nie je leteckým dopravcom spoločenstva v zmysle Nariadenia. Preprava osôb vrtuľníkom v rámci letu, pri ktorom došlo k tragickej nehode, nebola ani za odplatu a ani v prenájme. Zodpovednosť žalovaného v súvislosti s predmetnou nehodou teda nespadá pod režim Nariadenia a ani Montrealského dohovoru.

13. Na návrh žalobcov súd uznesením č. k. 32C/18/2018 - 983 zo dňa 29.03.2022 konanie podľa § 162 ods. 1 písm. c) Civilného sporového poriadku prerušil a Súdnemu dvoru Európskej únie predložil prejudicálne otázky vzhľadom na spornosť výkladov pojmov cestujúci a prepravy v Nariadení o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel a v Montrealskom dohovore, keďže považuje za potrebné poznať odpoveď Súdneho dvora.
Dňa 16.11.2023 Súdny dvor vydal rozsudok vo veci C – 283/22, podľa ktorého:
1. Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, v spojení s článkom 1 a článkom 2 ods. 1 tohto Dohovoru
sa má vykladať v tom zmysle, že:
nemôže zakladať nárok na náhradu škody v prospech priamych pozostalých po osobe, ktorá pri svojej účasti na špecializovanom výcviku členov hasičského a záchranného zboru, uskutočneného vo vojenskom priestore letiska jedného zmluvného štátu, zomrela v dôsledku pádu vrtuľníka prevádzkovaného policajnými službami, počas toho, ako bola k tomuto vrtuľníku pripútaná pomocou žeriavneho lana, keďže takúto situáciu nemožno kvalifikovať ako „medzinárodnú prepravu“ v zmysle článku 1 uvedeného dohovoru ani ako „prepravu vykonávanú štátom“ v zmysle jeho článku 2 ods. 1.
2. Ustanovenia článku 1 ods. 1 v spojení s článkom 2 ods. 2 písm. a) a článkom 4 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel
sa majú vykladať v tom zmysle, že:
nemôžu zakladať nárok na náhradu škody v prospech priamych pozostalých po osobe, ktorá pri svojej účasti na špecializovanom výcviku členov hasičského a záchranného zboru uskutočneného vo vojenskom priestore letiska jedného zmluvného štátu zomrela v dôsledku pádu vrtuľníka prevádzkovaného policajnými službami, počas toho, ako bola k tomuto vrtuľníku predstavujúcemu „štátne lietadlo“ pripútaná pomocou žeriavneho lana.
14. Podľa článku 1 ods. 1 Montrealského dohovoru sa tento dohovor vzťahuje na každú medzinárodnú prepravu cestujúcich, batožiny alebo nákladu vykonávanú lietadlom vrátane prípadov, keď je táto preprava bezplatná a vykonávaná leteckým dopravným podnikom. Tento článok vo svojom odseku 2 definuje pojem „medzinárodná preprava“ ako „každú prepravu, pri ktorej, podľa dohody zúčastnených strán, leží miesto odletu a miesto určenia, bez ohľadu na to, či dôjde alebo nedôjde k prerušeniu alebo prekladaniu, buď na území dvoch zmluvných štátov alebo na území jedného zmluvného štátu, ak je dohodnutá zastávka na území iného štátu, aj keď tento štát nie je zmluvným štátom“ a spresňuje, že „preprava medzi dvoma bodmi na území jedného zmluvného štátu bez dohodnutej zastávky na území iného štátu sa nepovažuje za medzinárodnú prepravu na účely tohto dohovoru“. Článok 2 ods. 1 uvedeného dohovoru stanovuje, že tento dohovor sa vzťahuje na

prepravu vykonávanú štátom alebo právne ustanovenými verejnými orgánmi za predpokladu, že spĺňa podmienky stanovené v uvedenom článku 1./bod 25 rozsudku/

15. Z článku 1 ods. 1 a 2 a článku 2 ods. 1 Montrealského dohovoru tak vyplýva, že pojmy „medzinárodná preprava“ a „preprava vykonávaná štátom“, od ktorých závisí uplatňovanie tohto dohovoru, predpokladajú presun cestujúcich, batožiny alebo nákladu lietadlom, ktoré sa uskutočňuje podľa ustanovení zmluvných strán z „miesta odletu“ na iné „miesto určenia“ odlišné od tohto „miesta odletu“. /bod26 rozsudku/

16. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania pritom vyplýva, že účelom operácie uskutočnenej vrtuľníkom dotknutým vo veci samej nebol presun osôb, batožiny alebo tovaru na miesto určenia, ktoré je odlišné od miesta odletu, ale vykonanie špecializovaného výcviku členov hasičského a záchranného zboru formou cvičenia žeriavovania realizovaného vo vojenskom priestore toho istého letiska. /bod 27 rozsudku/

17. Z tohto hľadiska sa spor vo veci samej odlišuje od veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 26. februára 2015, Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, body 40 a 41), keďže v tejto poslednej uvedenej veci bola cieľom dotknutého letu preprava zamestnancov spoločnosti na palube vrtuľníka z miesta odletu tohto vrtuľníka na miesta, kde boli povinní vykonávať každodennú prácu, aby sa následne vrátili na toto miesto odletu. /bod 28 rozsudku/

18. Za týchto podmienok a s výhradou overení, ktoré prináleží vykonať vnútroštátnemu súdu, nespadá operácia, o akú ide vo veci samej, do pôsobnosti Montrealského dohovoru ako „medzinárodná preprava“ alebo „preprava vykonávaná štátom“ v zmysle článku 1 ods. 1 a 2 a článku 2 ods. 1 tohto dohovoru. / bod 29 rozsudku/

19. Takáto operácia nepatrí ani do pôsobnosti nariadenia č. 2027/97. Aj keď článok 1 druhá veta tohto nariadenia rozširuje uplatňovanie príslušných ustanovení Montrealského dohovoru na „prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu“, uplatnenie týchto ustanovení si vyžaduje existenciu takejto prepravy. Ako však vyplýva z bodu 27 tohto rozsudku a s výhradou overení, ktoré prináleží vykonať vnútroštátnemu súdu, v prejednávanej veci nejde ani o „prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu“. /bod 30 rozsudku/

20. Nezávisle od otázky, či by sa osoba, ktorá sa zúčastnila na špecializovanom výcviku, o aký ide vo veci samej, a ktorá bola v okamihu pádu tohto vrtuľníka spojená s daným vrtuľníkom žeriavnym lanom, mala považovať za „cestujúceho“ v zmysle článku 17 ods. 1 Montrealského dohovoru, toto ustanovenie nemôže zakladať nárok na náhradu škody v prospech priamych pozostalých po tejto osobe, keďže takýto výcvik, počas ktorého došlo k nehode zapríčiňujúcej smrť uvedenej osoby, nemožno kvalifikovať ako „medzinárodnú prepravu“ v zmysle článku 1 ods. 1 a 2 tohto dohovoru, ako „prepravu vykonávanú štátom“ v zmysle článku 2 ods. 1 uvedeného dohovoru ani ako „prepravu v leteckej doprave v rámci jedného členského štátu“ v zmysle článku 1 druhej vety nariadenia č. 2027/97 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. septembra 2015, Prüller-Frey, C-240/14, EU:C:2015:567, bod 35). /bod 31 rozsudku/

21. V prejednávanej veci treba na účely poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu preskúmať, či taký nárok na náhradu škody, akým je nárok, ktorého sa dovolávajú žalobcovia vo veci samej, sa môže zakladať na nariadení č. 785/2004, ktorého cieľom je podľa jeho článku 1 ods. 1 „ustanoviť minimálne poistné požiadavky pre leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel vo vzťahu k cestujúcim, batožine, nákladu a tretím osobám“. /bod 35 rozsudku/

22. Pojem „letecký dopravca“ je definovaný v článku 3 písm. a) nariadenia č. 785/2004 ako „podnik leteckej dopravy s platnou prevádzkovou licenciou“. Článok 3 písm. c) tohto nariadenia definuje pojem „prevádzkovateľ lietadla“ ako „osobu alebo subjekt, ktorý nie je leteckým dopravcom a ktorý má stále dispozičné právo na používanie alebo prevádzkovanie lietadla“, a spresňuje, že „predpokladá sa, že prevádzkovateľom je fyzická alebo právnická osoba, v ktorej mene je lietadlo registrované, pokiaľ táto osoba nemôže preukázať, že prevádzkovateľom je iná osoba“. /bod 36 rozsudku/

23. Podľa článku 2 ods. 1 nariadenia č. 785/2004 sa toto nariadenie vzťahuje „na všetkých leteckých dopravcov a všetkých prevádzkovateľov lietadiel, ktorí lietajú v rámci územia, z územia, na územie alebo

cez územie členského štátu, na ktoré sa vzťahuje Zmluva“. Podľa článku 4 ods. 1 a 3 tohto nariadenia títo leteckí dopravcovia a títo prevádzkovatelia lietadiel musia byť poistení „vzhľadom na zodpovednosť osobitne pre letectvo vo vzťahu k cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám“. Táto zodpovednosť podlieha medzinárodným dohovorom, ktorých zmluvnými stranami sú členské štáty a/alebo Únia, právu Únie alebo vnútroštátnemu právu členských štátov. /bod 37 rozsudku/

24. Článok 2 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 785/2004 však vylučuje z pôsobnosti tohto nariadenia „štátne lietadlá“ uvedené v článku 3 písm. b) Chicagského dohovoru. Článok 3 písm. a) tohto dohovoru stanovuje, že tento dohovor „sa bude vzťahovať len na civilné lietadlá a nebude sa vzťahovať na štátne lietadlá“ [neoficiálny preklad]. Tento článok 3 písm. b) spresňuje, že „lietadlá používané vo vojenských, colných a policajných službách budú považované za štátne lietadlá“ [neoficiálny preklad]. /bod 38 rozsudku/

25. V prejednávanej veci zo znenia prvej otázky vyplýva, že vrtuľník, pri ktorého páde zomrel NK, je „štátnym vrtuľníkom používaným v policajných službách“ a že tento vrtuľník bol na základe dvoch aktov slovenského práva pridelený na špecializovaný výcvik príslušníkov hasičského a záchranného zboru. / bod 39 rozsudku/

26. Z toho vyplýva, že prevádzkovateľ takéhoto lietadla nepodlieha požiadavkám v oblasti poistenia stanoveným nariadením č. 785/2004, pokiaľ ide o cestujúcich, batožinu, náklad a tretie osoby v súlade s článkom 4 ods. 1 tohto nariadenia. Za týchto podmienok nie je potrebné vykladať pojmy „cestujúci“ a „členovia letovej posádky a palubného personálu, ktorí [sú] v službe“ v zmysle článku 3 písm. g) uvedeného nariadenia. /bod 40 rozsudku/

27. Súd vykonal rozsiahle dokazovanie výsluchom všetkých žalobcov, výsluchom znalca doc. Ing. Dušana Neštráka, CSc. a oboznámením listín a to žalobou, uplatnením nároku klientov na náhradu škody na náhradu nemajetkovej ujmy z 6.11.2017, opakovanou urgenciou klientov na dodanie dokladov z 15.12.2017, odpoveďou Ministerstva vnútra SR z 19.1.2018, poistnou zmluvou č. 2401718954 z 9.12.2016, osvedčením o zápise lietadla do registra lietadiel, rozhodnutím o zápise lietadla typu Bell 429 z 10.8.2015, vyjadrením žalobcov z 30.7.2018, osvedčením leteckého prevádzkovateľa č. SK026 z 28.10.2016, vyjadrením žalovaného z 18.10.2018, záverečnou správou o bezpečnostnom vyšetrovaní leteckej nehody, posudkom o zdravotnej spôsobilosti F. B. z 14.3.2017, menovacím dekrétom F. B. z 17.1.2017, záverom psychologického vyšetrenia z 22.6.2016, zbierkou pokynov č. 36 ročník 2012, znaleckým posudkom vo veci leteckej nehody z 10.5.2017, vyjadrením žalobcov z 19.11.2018, oznámením o vstupe intervenienta z 7.1.2019, oznámením o spore adresované KOOPERTATIVA z 17.10.2018, vyjadrením žalovaného z 14.1.2019, vyjadrením žalobcov z 25.2.2019, vstupom intervenienta č. II, vyjadrením žalobcov z 8.3.2019, vyjadrením intervenienta č. II. z 17.5.2019, vyjadrením žalobcov z 19.7.2019, vyjadrením intervenienta č. II. z 24.7.2019, uznesením vlády č. 242 z 17.5.2017, vyjadrením žalobcov z 30.7.2019, vyjadrením žalovaného z 26.8.2019, vyjadrením žalobcov z 10.9.2019, vyjadrením intervenienta č. II. z 11.10.2019, vyjadrením žalobcov z 16.10.2019, vyjadrením žalovaného z 19.12.2019, vyjadrením intervenienta č. II. z 23.1.2020, rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o priznaní sirotského výsluhového dôchodku F. B., rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o priznaní vdovského výsluhového dôchodku žalobkyni v 1. rade, rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o priznaní úmrtného F. B., rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o úhrade nákladov na pohreb, rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o priznaní sirotského výsluhového dôchodku D. B., rozhodnutím MV SR z 19.9.2017 o priznaní úmrtného D. B., rozhodnutím MV SR o priznaní úmrtného žalobkyni v 1. rade, vyjadrením žalobcov z 14.4.2020, vyjadrením žalovaného z 28.9.2020, návrhom na dokazovanie zo strany žalobcov z 26.1.2021, návrhom na podanie obžaloby na J. F. E. z 20.11.2020, uznesením o vznesení obvinenia z 6.8.2019, obžalobou na obv. F. E. z 23.2.2021, vyjadrením žalobcov z 17.6.2021, vyjadrením intervenienta č. I. z 14.7.2021, vyjadrením žalovaného z 21.9.2021, odpoveďou na žiadosť z Leteckého útvaru MV SR z 23.9.2021 spolu s prílohami, správou z praktickej skúšky, osvedčením leteckého prevádzkovateľa, rozhodnutím Dopravného úradu z 25.11.2014, potvrdením o poistení z 25.6.2015, zvláštnym osvedčením letovej spôsobilosti, osvedčením o zápise lietadla do registra lietadiel, rozhodnutím o zápise lietadla, prílohami k odpovedi Leteckého útvaru MV (na č.l. 853-906), návrhom na dokazovanie zo strany žalobcov z 19.10.2021, správou z praktickej skúšky pre skúšanie pilota (na č.l. 916 -918), návrhom žalobcov z 3.11.2021, zápisnicou o hlavnom pojednávaní v trestnej veci sp. zn. 41Tv/1/2021 z 13.10.2021, zápisnicou o hlavnom pojednávaní v trestnej veci sp. zn. 41Tv/1/2021 z 15.10.2021, vyjadrením žalovaného z 23.12.2021, uznesením

o predložení prejudiciálnych otázok z 29.3.2022 spolu s opravným uznesením z 1.6.2022, doručením návrhu na začatie prejudiciálneho konania súdu, písomnými pripomienkami k prejudiciálnemu konaniu, rozsudkom Súdneho dvora z 16.11.2023 vo veci C-283/22, doplňujúcim vyjadrením žalobcov z 12.12.2023, vyjadrením žalovaného z 12.1.2024, vyjadrením žalobcov z 16.1.2024, vyjadrením žalobcov z 18.1.2024, vyjadrením žalovaného 31.1.2024, návrhom na doplnenie dokazovania zo strany žalobcov z 2.2.2024, vyjadrením intervenienta č. II. z 13.2.2024, rozsudkom Okresného súdu Prešov vo veci sp. zn. 41Tv/1/2021, vyjadrením žalobcov z 6.3.2024, zápisnicou Krajského súdu v Prešove o verejnom zasadnutí z 17.01.2024 o zamietnutí odvolania obž. J. E. a inými.

28. Na základe vykonaného dokazovania súd zistil tento skutkový stav:

29. Riaditeľ Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Prešove F. K. L. I. vydal dňa 24.04.2017 rozkaz o vykonaní výcviku leteckých záchranárov č. 12/2017, ktorým určil, že v súlade s plánom odbornej prípravy skupín leteckej hasičskej záchrany OR HaZZ Prešov na rok 2017 bude dňa 10.05.2017 vykonaný výcvik s príslušníkmi Leteckého útvaru MV SR. Zároveň bude vykonané praktické aj teoretické preškolenie príslušníkov na vrtuľník Bell - 429.

30. Dňa 10.05.2017 na letisku LZPW (letisko Prešov) v rámci preškolenia a výcviku príslušníkov Hasičského a záchranného zboru na nový typ vrtuľníka Bell - 429 posádka vrtuľníka v zložení pilot a operátor v súčinnosti s okresným riaditeľstvom Hasičského a záchranného zboru Prešov plnili v súlade s letovou príručkou č. 57202 úlohu Evakuácie a záchrana osôb pomocou palubného žeriava v ťažko dostupnom teréne (ďalej len cvičenie/výcvik/nácvik/úloha). Cvičenie bolo plnené v blízkosti riadiacej veže. V dopoludňajších hodinách začalo cvičenie o 8:30 hod. Pri prvom vzlete vrtuľníka sa nacvičovalo nastupovanie do vrtuľníka vo vise a žeriavovanie cvičiacich vo dvojiciach. Cvičiaci sa postupne striedali a pilot vykonával lety po okruhu v priestore letiska. Dopoludňajšie cvičenie skončilo o 9:45 hod. a o 10:08 hod. vrtuľník odletel na letisko Košice doplniť palivo. Druhá časť cvičenia, ktorá sa začala o 11:45 hod., pokračovala opäť žeriavovaním, ale s nástupom cvičiacich záchranárov na palubu vrtuľníka, ktoré trvalo 30 minút. Posledná časť cvičenia bola zameraná na žeriavovanie dvojice záchranár a zachraňovaný na nosidlách. Prvá dvojica určená na túto časť cvičenia bola v zložení záchranár a zachraňovaný na nosidlách. Zachraňovaný bol uložený a upnutý do nosidiel a pripravený v priestore kompenzačného kruhu letiska, ktorý bol východiskovým bodom predchádzajúcich cvičení. Vrtuľník však priletel do priestoru cca 100 metrov od tohto miesta, lebo vedľa v tom čase už prebiehala na letisku výcviková prevádzka vojenských vrtuľníkov. Pilot vrtuľníka po dohovore s operátorom žeriavu vyzval rádiom cvičiacich, aby sa presunuli smerom k vrtuľníku. Preto sa dvojica cvičiacich presunula na miesto, kde vyčkával vrtuľník vo vise 5 metrov nad terénom. Na tomto mieste opäť upevnili zachraňovaného do nosidiel. Následne vrtuľník nastúpal vo vise do výšky 30 metrov. Operátor vrtuľníka spustil žeriavové lano a záchranár pripol k lanu seba aj nosidlá. Operátor ich začal naviať a po navinutí na úroveň podvozkovej lyžiny vrtuľníka dostal pilot informáciu od operátora, že môže zahájiť odlet na okruh. Pri pomalom doprednom lete vrtuľníka kurzom 180°, keď boli cvičiaci na úrovni podvozkovej lyžiny, začal pilot točiť pravotočivú zákrutu vo výške 33 metrov, počas ktorej miernym náklonom vrtuľníka vpravo 5° pri rýchlosti 50 km/h mal operátor cvičiacich žeriavom zdvihnúť cez hranu podvozkovej lyžiny vyššie až tak, aby boli nad ňou. V tom okamihu bola zadná časť kovových nosidiel už nad lyžinou, ale predná časť nosidiel bola ešte pod lyžinou. Následne sa vrtuľník dostal na už o oveľa väčší uhol náklonu vpravo, pričom sa už nachádzal v klesaní v smere pravej zákruty. Počas tohto manévru sa vrtuľník dostal do špirálovitého pádu a v priebehu 9 sekúnd prišlo k stretu vrtuľníka s trávnatou plochou letiska. Uvedené skutočnosti vyplývajú zo Záverečnej správy o bezpečnostnom vyšetrovaní leteckej nehody vrtuľníka typu Bell - 429 poznávacej značky OM – BYM vypracovanej dňa 02.07.2018.

31. Z predmetnej záverečnej správy vyplývajú tiež údaje o leteckom personáli. Pilot bol držiteľom platného preukazu spôsobilosti pilota obchodných letúnov CPL (H), ktorý vydal Dopravný úrad dňa 08.02.2016. Mal osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s vyznačenou platnosťou do 30.06.2017 a osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s vyznačenou platnosťou do 30.12.2018. Mal kvalifikáciu na Bell - 429 s vyznačenou platnosťou do 31.05.2017 a na Mi – 8 s vyznačenou platnosťou do 23.06.2017. Letové skúsenosti pilota - celkový nálet hodín: 3088:31 hod., posledných 90 dní: 75:40 hod., posledných 30 dní na type Bell - 429: 21:35 hod., celkový nálet na type Bell - 429: 142:08 hod. Typový výcvik na typ Bell - 429 absolvoval 19. - 26.05.2016 v AIR – TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. Poprad: 9:05 hod. a výcvik žeriav a podves absolvoval 30. - 31.05.2016 v AIR – TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. Poprad: 3:00 hod.

32. Podľa záverov Záverečnej správy počas predmetného letu v súčinnosti s Hasičským a záchranným zborom neboli dodržané štandardné letové procedúry pri rôznych variáciách žeriavovania. Neboli dodržané nasledujúce podmienky bezpečnosti letu v daných podmienkach cvičenia pre bezpečné lietanie vrtuľníka pri konkrétnej hmotnostnej konfigurácii: • let s bremenom na podvese palubného žeriavu bol vykonaný vo fáze pravotočivej zákruty v nedostatočnej výške nad úrovňou letiska, • vrtuľník bol uvedený do pravotočivej zákruty v dobe, keď osoby na podvese neboli nad lyžinou vrtuľníka, • náklon vrtuľníka v zákrute s bremenom na podvese palubného žeriavu pri hmotnostnej asymetrie vrtuľníka prekročil uhol únosný uhol náklonu, nad 10° až 15°, • pilot nepoužil počas dopredného letu do rýchlosti 110 km/h režim „104% NR“. Ako príčiny leteckej nehody boli identifikované: pád vrtuľníka do nezvyklej polohy za letu v malej výške z podvesu. Hlavnou a bezprostrednou príčinou nehody bola neadekvátna manipulácia pilota s PKR (páka kolektívneho riadenia) vrtuľníka v kritickej fáze letu. Medzi spolupôsobiace príčiny nehody patrili: • veľký uhol náklonu vrtuľníka s podvesom na lane palubného žeriavu. (Uhol náklonu vrtuľníka, najmä v pravej zákrute s podvesom na lane palubného žeriavu pri danej hmotnostnej konfigurácii vrtuľníka (cestovný variant) by nemal prekročiť 5°, v krajnom prípade 10°. Potom by riziko pádu vrtuľníka do nezvyklej polohy za letu bolo minimálne.) • neprimerane mala výška letu (Pilot pri riešení nezvyklej polohy vrtuľníka bol v kritickej časovej tiesni a v daných podmienkach situáciu nezvládol.) • pôsobenie zadného nárazového vetra • poloha ťažiska vrtuľníka bola mierne za hranicou ťažiskovej obálky • čiastočne obmedzenie letového priestoru a nedostatočná koordinácia s prevádzkou vojenských vrtuľníkov posádkou vrtuľníka v čase udalosti • použitý nevhodný typ záchranárskych nosidiel • neaktivovaný režim „104% NR“ (Ak by pilot využil zapnutie režimu „104% NR“ neboli by v kritickej fáze letu problémy s poklesom otáčok NR).

33. V znaleckom posudku vypracovanom Odbornou vyšetrovacou komisiou vymenovanou opatrením ministra vnútra Slovenskej republiky č. 58/2017, čiastka 34 zo dňa 30. mája 2017 (ďalej len „znalecký posudok“) je opísaný priebeh letového cvičenia policajného vrtuľníka, počas ktorého došlo ku havárii takto: V príprave na let sa pilot zameral na nácvik „Evakuácie a záchrany osôb v ťažko dostupnom teréne pomocou palubného žeriavu“. Cvičenia sa zúčastnilo 14 príslušníkov Hasičského a záchranného zboru. Obsahom cvičenia bolo preškolenie a výcvik príslušníkov Hasičského a záchranného zboru na novom type vrtuľníka Bell - 429 zameraný na evakuáciu a záchranu osôb z ťažko dostupného terénu pomocou palubného žeriavu vrtuľníka. Pred začatím daného cvičenia bola vykonaná pozemná príprava, na ktorej sa účastníci cvičenia oboznámili s jeho obsahom. Cvičenie bolo rozdelené na 4 etapy. V dopoludňajších hodinách začalo cvičenie o 08:30 hod. prvým vzletom vrtuľníka a nacvičovaním nastupovania do vrtuľníka vo vise a žeriavovaním cvičiacich vo dvojiciach. Cvičiaci sa postupne striedali a pilot vykonával lety po okruhu v priestore letiska. Dopoludňajšie cvičenie skončilo o 09:45 hod. a o 10:08 hod. vrtuľník odletel na letisko Košice doplniť palivo (500 litrov). Druhá časť cvičenia začala o 11:45 hod., pokračovala opäť žeriavovaním, ale s nástupom cvičiacich záchranárov na palubu vrtuľníka, ktoré trvalo cca 30 minút. Posledná štvrtá časť cvičenia bola zameraná na žeriavovanie dvojice záchranár a zachraňovaný na nosidlách. Prvá dvojica určená na túto časť výcviku bola v zložení p. B. v úlohe záchranára a p. I. v úlohe zachraňovaného na nosidlách. Pán I. bol uložený a upnutý do nosidiel a pripravený v priestore kompenzačného kruhu letiska, ktorý bol východiskovým bodom predchádzajúcich cvičení. Vrtuľník však priletel do priestoru cca 100 m od tohto miesta, lebo vedľa v tom čase už prebiehala na letisku výcviková prevádzka vojenských vrtuľníkov. Pilot vrtuľníka po dohovore s operátorom žeriavu vyzval rádiom cvičiacich, aby sa presunuli k vrtuľníku. Kolegovia preto poodopínali p. I. z nosidiel, zobrali nosidlá a presunuli sa na miesto, kde vyčkával vrtuľník vo vise. Na tomto mieste opäť upevnili p. I. do nosidiel, operátor vrtuľníka spustil žeriavové lano a p. B. v úlohe záchranára pripol k lanu seba aj nosítka. Operátor ich začal navíjať a po navinutí na úroveň podvozkovej lyže vrtuľníka dostal pilot informáciu od operátora, že môže zahájiť odlet na okruh. Pri pomalom doprednom lete vrtuľníka kurzom 180°, keď boli cvičiaci na úrovni podvozkovej lyže, začal pilot točiť pravotočivú zátačku, počas ktorej jemným náklonom vrtuľníka vpravo mal operátor cvičiacich žeriavom zdvihnúť cez hranu podvozkovej lyže vyššie až tak, aby boli nad ňou. Avšak v tom okamihu bola zadná časť nosidiel už nad lyžinou a predná časť bola ešte pod lyžinou. Následne v rozmedzí dvoch sekúnd sa vrtuľník naklonil opäť vpravo, ale už o oveľa väčší uhol náklonu. Pri veľkom uhle náklonu vpravo bol už vrtuľník vo fáze pádu. V tejto kritickej fáze letu už bol uhol nastavenia listov nosného rotora na hodnote blízkej maximu. Počas tohto manévru bolo počuť zvuk charakteristický pre obtekanie listov nosného rotora v ostrej zatáčke s veľkým uhlom kolektívneho nastavenia listov, po ktorom v nasledujúcich sekundách skončil let vrtuľníka nárazom do zeme.

34. V zmysle znaleckého posudku príčin vzniku situácie, ktorých následkom bola havária je viac: • nedostatočná výška a rýchlosť pri zahájení zatáčky, • vykonaná pravá zatáčka s vytláčaním pravého pedálu nožného riadenia na malej výške a rýchlosti spoločne s neustálym pridávaním výkonu pákou kolektívneho riadenia, čo spôsobilo neprimerane veľký uhol náklonu vzhľadom k ťažisku vrtuľníka pri plnení danej úlohy, • absencia opravy chýb vzniknutých nesprávnym postupom a ich následné prehlbovanie. Na vzniku a existencii nebezpečných okolností mala vplyv činnosť kapitána vrtuľníka. Kapitán vrtuľníka K. F. E. nesprávnou technikou pilotáže pri plnení danej úlohy si zaviedol chybu, ktorú už následne nestihol napraviť. Pilot plnil danú úlohu v súlade s platnými predpismi a v zmysle platnej prevádzkovej dokumentácie, následne však z nezistených príčin nedodržal stanovené parametre pre vykonanie danej úlohy. Možnosť na zabránenie nebezpečnej situácie spojenej s následnou haváriou vrtuľníka by bola, ak by bol včas rozpoznal a zahájil opravu chyby, ktorej sa dopustil. K tomu však nedošlo. Na havarovanom vrtuľníku nebola zistená žiadna technická porucha ani v predletovej príprave ani počas letu.

35. Znalec doc. Ing. Dušan Neštrák, CSc. na pojednávaní dňa 14.01.2022 uviedol, že predmetná letecká nehoda ako väčšina leteckých nehôd nemá jednu príčinu. Tých príčin ako je aj uvedené v znaleckom posudku, bolo sedem. Žiadna z týchto príčin sama osebe nemala tak relevantný význam, aby bola príčinou leteckej nehody. Možno to potvrdiť tým, že v dopoludňajších hodinách prebehlo cvičenie za rovnakých podmienok s rovnakými príčinami, tými mini príčinami a žiadna z nich sa neprejavila. Chýbala tam len jedna z tých siedmich príčin a to boli kovové nosidlá. Tie sa v popoludňajších hodinách prejavili z tých siedmich príčin ako relevantná príčina. Znalec ďalej uviedol, že vrtuľník Bell - 429 je výkony, moderný, hospodárny vrtuľník a Ministerstvo vnútra poskytlo tento vrtuľník ako špičkovú techniku. Hasičský zbor použil najmodernejšie nosidlá, čiže obidve strany vlastne zabezpečili toto cvičenie najlepšie, čo bolo možné v danom období poskytnúť. Lenže vrtuľník Bell - 429 pre takéto operácie má vo svojom valutnom vybavení systém, ktorý je možno zapnúť a tým sa zvýši hladina otáčok nosného rotora a tým aj nosná sila o 4%. Tie 4 % predstavujú zhruba 200 kg zvýšenia nosnej sily vrtuľníka. V letovom manuáli pre používanie žeriavu (a predmetom cvičenia bolo s využitím žeriavu cvičiť), sa nariaďuje, aby bol tento spínač 4 % zapnutý. On zapnutý nebol. Ale nemožno to považovať, že to je relevantná príčina alebo zdroj katastrofy. Druhou príčinou bolo ťažisko vrtuľníka. Tým, že pilot vrtuľníka sedí na pravej strane, operátor, ktorý zabezpečuje cvičenie, stojí na pravej strane, žeriav s lanom a záťažou cvičiacich hasičov je na pravej strane. To znamená, že asymetria ťažiska musí byť kompenzovaná riadením. Kompenzovaná bola, pretože celé dopoludnie za týchto podmienok bez akýchkoľvek náznakov nejakých nepríjemnosti prebiehalo cvičenie. Ďalšou príčinou je vietor. V teréne vonku a s výškou je intenzita vetra úplne iná a z praxe je známe, že na voľnom priestranstve je vietor väčší a v danom prípade nešlo ani tak o rýchlosť vetra ako o jeho nárazový charakter. Ďalšou príčinou bola výška, ktorá bola v posledných fázach letu 33 m. To je veľmi málo. Z letovej praxe záchranných operácií vo svete alebo i v Tatrách u nás, vysokohorské záchranné operácie prebiehajú tak, že žeriav má dĺžku lana 80 metrov a odporúča sa 200 feet, to je 60 metrov. Toto je bezpečná výška, z ktorej keď dôjde k nejakej náhodnej poruche stabilného režimu letu, pilot má dostatok času, aby mohol reagovať. Ďalšia príčina jej náklon. Pri týchto záchranných operáciách, pokiaľ má na žeriave alebo na palube nejakú osobu, alebo ak sú na palube osoby, neodporúča sa v zákrute náklon väčší ako 5°, v krajnom prípade 10°. To súvisí s polomerom zatáčky. Čím bude menší náklon, tým bude polomer zatáčky, a teda dráha k návratu do východzieho bodu, kde sa strieda ten hasiaci tím, dlhšia. V danom prípade pilot zvolil relatívne veľký náklon a tento veľký náklon bol väčší ako 30°. To je taká krajná hranica, nikde to nie je takto definované. Ak sa vrtuľník nakloní viac ako 30°, tak nosná ťahová sila rotora pôsobí vždy kolmo na rovinu rotovania listov rotora. Čiže nakláňa sa a tým vertikálna zložka ťahovej sily, kosinova zložka, klesá. Ale tiažová sila zostáva vertikálne a nemenná. To znamená, že ak sa táto nosná zložka sily, ktorá drží tú tiažovú silu, začne znižovať, vrtuľník začne klesať. Pilot v snahe, aby vrtuľník neklesal, pákou kolektívneho riadenia zväčšuje uhol nastavenia listov, aby ten ťah kompenzoval. Toto sa vlastne odohrávalo. Pilot, kedy operátor zdvihol na kovových nosidlách hasičov až po kovové lyžiny, tak všetko prebiehalo v poriadku. Ale vo chvíli, keď sa dostali kovové nosidlá ku kovovým lyžinám vrtuľníka, tak sa vlastne zasekli. Pilot v snahe dostať tú operáciu do záveru, čiže zachraňovaných do kabíny, zväčšil náklon tak, aby to kovové nosidlo sa dostalo mimo lyžiny a dostalo sa do kabíny. Lenže pri prvom relatívne malom náklone sa to nepodarilo. Tak on v priebehu asi dvoch sekúnd podľa svedkov, zväčšil náklon, aby dostal kovové nosidlá do kabíny. Lenže náklon dosiahol 40° a pri nich kosinova vertikálna zložka nosnej sily rotora už nestačila držať tiažovú silu. Vrtuľník sklopil nos dole a začal klesať. Pilot sa snažil zachovať výšku. To znamená, že zväčšoval uhol nastavenia listov nosného rotora, aby ťahovú silu zvýšil. Ale tým, že zväčšoval uhol nastavenia listov, tie listy,

keď sa točia pod väčším uhlom náklonu, majú väčší aerodynamický odpor. Potrebujú väčší výkon. Okrem toho je v motore regulačný systém, ktorý zabezpečuje konštantné otáčky a tým aj správnu ťahovú silu. Čiže, keď zväčšuje uhol nastavenia, tak regulátor dodáva do motora viac paliva a na turbíne sa prejavuje zvýšený výkon, ktorý drží konštantné otáčky. Ale, keď v tom náklone ťaháte príliš na veľký uhol nastavenia a dochádza ku krútiacemu momentu, ktorý je pre danú pohonnú jednotku definovaný ako 100 % možného a napriek tomu sa zvyšuje uhol nastavenia ďalej, tak regulačný systém v snahe ochrániť motor pred zničením zablokuje ďalšie zvyšovanie dodávky paliva, pretože by zhorela turbína. Aby bol pilot informovaný, celý proces prebieha tak, že keď on zvyšuje uhol nastavenia listov v snahe zachovať ťah nosného rotora a prekročí 100 % krútiaceho momentu dovoleného pre celý systém, tak sa v kabíne ozve gong. Ten gong upozorní akusticky pilota, že pozor. Pilot v tomto okamihu by mal jemne povoliť páku kolektívneho riadenia, aby odľahčil rotor a nechal sa motor i rotor rozbehnúť a zachoval otáčky. A tým aj ťahovú silu. Lenže vrtuľník bol sklonený a klesal. Pilot v pude sebazáchovy v snahe zachrániť situáciu ďalej zvyšoval pákou kolektívneho nastavenia listy rotora. Motor zablokoval ďalšie zvyšovanie dodávky paliva, uhol nastavenia sa zvyšoval a otáčky klesali. Lebo ten zvýšený odpor výslovne je kompenzovaný zvýšeným výkonom motorov v snahe zachrániť motory pred zrútením. Ak otáčky, ktoré majú byť 99 - 100%, tak sú indikované na palubnej doske, klesnú pod 99, zaznie siréna. Siréna silným akustickým tónom upozorňuje pilota, že je zle. To je druhá možnosť, kedy povolením páky kolektívneho riadenia treba mierne zmenšiť uhol nastavenia i za cenu, že vrtuľník klesne, ale rotor sa točí správne a je umožnené potom dráhu letu upraviť tak, že sa ten let pretlačí do predného pohybu a vrtuľník môže letieť, relatívne teda bezpečne, nebude pokračovať v páde. Ak pilot toto nespraví a zväčšuje uhol nastavenia listov, tak po siréne otáčky začnú ďalej klesať. Klesajú a s druhou mocninou poklesujúcich otáčok sa znižuje ťahová sila. Čiže rýchlosť pádu vrtuľníka sa zvyšuje. Tento proces nastal zhruba v piatej, sekunde pred nárazom na zem. Čiže pilot mal zhruba optimisticky 5, ale reálne zhruba 4 sekundy na to, aby konal. Vrtuľník bol v páde, v nezvyklej letovej polohe a v páde. Pilot v pude sebazáchovy jediné čo spravil, úplne až na doraz dal páku, otáčky klesli na 69 %, to už rotor takmer nedáva žiadnu ťahovú silu a v tom okamihu vrtuľník narazil do zeme. Znalec ešte dodal, že k tým príčinám treba ešte povedať, že pri organizovaní letovej akcie na letisku Prešov, tak nebolo dohodnuté, aby bezpečne bol vyčlenený priestor letiska pre túto výcvikovú operáciu. Poobede tam lietali vrtuľníky Mi-17 a z komunikácie medzi pilotom a operátorom bolo možné vyrozumieť, že pilot bol zneistený tým že okrem neho v blízkosti lietal iný vrtuľník. Čiže oni zmenili miesto výmeny cvičiacich kvôli tomu, aby boli dostatočne ďaleko od prevádzky vojenských vrtuľníkov. Znalec toto považoval za dosť významnú chybu. Hlavná príčina toho, že vrtuľník padol, bolo to, že pilot v tej piatej sekunde pred nárazom do zeme, namiesto povolenia kolektívu, ho prudko ťahal pudom sebazáchovy až na doraz a tým otáčky znížil tak, že vrtuľník sa dostal do pádu. Znalec tiež zdôraznil, že významnou príčinou bolo to, že hoci sa použila najlepšia technika (špičkový vrtuľník vo svojej kategórii a moderné nosidlá), tieto boli nezlučiteľné vo vzájomnej zhode. Ak by sa boli použili nosidlá, ktoré používa letecká záchranná služba na celom svete, vákuový matrac, kde sa uloží zachraňovaný, vysaje sa vzduch a tým sa spevní celé to teleso, zapne sa lano a vytiahne. Keby aj narazil vákuový vak o lyžiny, to sa odrazí a ide ďalej. Ale tá kovová lyžina sa zasekla. Toto dopredu zrejme nikto nevedel predpokladať, že keď dajú to najlepšie čo majú na cvičenie, že práve v tom strete týchto dvoch dobrých vecí, dôjde k takémuto problému. To cvičenie sa totiž odohrávalo prvýkrát s vrtuľníkom Bell - 429 a s týmito nosidlami a nikto nemal s tým žiadne skúsenosti, ani cvičiaci hasiči, ani piloti.

36. Podľa 37. pokynu prezidenta Hasičského záchranného zboru z 13. septembra 2012 o zriadení a využívaní modulov pri likvidácii následkov mimoriadnych udalostí „Modul“ je mobilný operačný tím, ktorý je sebestačný a samostatný pri plnení úloh zboru vo vopred vymedzenej oblasti a predstavuje kombináciu ľudských a materiálno - technických prostriedkov zboru. Modul možno charakterizovať na základe úloh, ktoré je schopný plniť. Skupina modulu hasenia zabezpečuje najmä (okrem iných) vykonávanie špeciálnych činností pri záchranných prácach a hasiacich prácach pomocou leteckej techniky.

37. Dňa 10.08.2015 vydal Dopravný úrad Slovenskej republiky osvedčenie o zápise lietadla Bell - 429, výrobné číslo 57202, registrová značka OM - BYM do registra lietadiel Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v nadväznosti na rozhodnutie č.p. 14533/2015/RL – 002 zo dňa 10.08.2015.

38. Z poistnej zmluvy č. 2401718954 vyplýva, že dňa 09.12.2016 uzatvorili hlavný spolupoisťovateľ Generali Poisťovňa, a.s., spolupoisťovateľ KOOPERATIVA poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group a poistník/poistený Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky poistnú zmluvu na poistenie zodpovednosti

za škodu spôsobenú prevádzkou lietadiel v medzinárodnom styku. Poistenie podľa tejto zmluvy sa dojednáva v rozsahu podľa Všeobecných poistných podmienok pre poistenie lietadiel v medzinárodnom styku VPP PL14 VPP-PL14-01/2014v4 pre prípad právnymi predpismi a platnými medzinárodnými dohodami stanovenej zodpovednosti poisteného za škodu vzniknutú: a) tretej osobe nachádzajúcej sa mimo lietadla, resp. vrtuľníka a b) pasažierom nachádzajúcim sa na sedadlách lietadla resp. vrtuľníka prevádzkou nasledovného lietadla, resp. vrtuľníka: 1. typ lietadla/vrtuľníka: TU-154M, výrobné číslo 89A803, rok výroby 1989, Registračné číslo Imatrikulačný znak OM-BYO, poistná suma v SDR: 355 000 000, 2. typ lietadla/vrtuľníka: JAK – 40, výrobné číslo 9940560, rok výroby 1979, Registračné číslo Imatrikulačný znak OM-BYL, poistná suma v SDR: 95 000 000, 3. typ lietadla/vrtuľníka: Mi - 171, výrobné číslo 59489617770, rok výroby 2002, Registračné číslo Imatrikulačný znak OM-BYU, poistná suma v SDR: 86 000 000, 4. typ lietadla/vrtuľníka: Bell – 429, výrobné číslo 57202, rok výroby: 2015, registračné číslo imatrikulačný znak: OM-BYM, poistná suma v SDR: 7.000.000, 5. typ lietadla/vrtuľníka: Bell – 429, výrobné číslo 57198, rok výroby: 2015, registračné číslo imatrikulačný znak: OM-BYD, poistná suma v SDR: 7.000.000. V zmysle článku III. poistnej zmluvy, limity poistného krytia z jednej škodovej udalosti sú pre lietadlá TU – 154M, JAK – 40 a vrtuľníky Mi – 171 a Bell 429 požadované ako minimálne poistné krytie v zmysle ustanovení Nariadenia európskeho parlamentu a rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel v znení Nariadenia komisie (EU) č. 285/2010. V zmysle článku X. ročné poistné za poistenie (všetkých 5 lietadiel a vrtuľníkov) predstavuje 400 551 eur.

39. Z posudku o zdravotnej spôsobilosti na výkon konkrétnej činnosti príslušníka Hasičského a záchranného zboru zo dňa 14.03.2017 vyplýva, že nebohý bol služobne zaradený ako technik špecialista s tým, že bol spôsobilý na výkon vodiča so zvláštnym výstražným znamením, práce vo výškach 1,5 m a viac nad povrchom zeme pomocou špeciálnej horolezeckej a speleologickej techniky, podves vrtuľníka a iných. Nebohý bol menovacím dekrétom Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, Prezídium hasičského a záchranného zboru zo dňa 17.01.2017 menovaný za inštruktora pre lezeckú činnosť v Hasičskom a záchrannom zbore. Zo záveru psychologického vyšetrenia zo dňa 22.06.2016 vyplýva, že nebohý bol spôsobilý vykonávať lezeckú a leteckú záchrannú činnosť.

40. Listom zo dňa 06.11.2017 si žalobcovia uplatnili u žalovaného nárok na náhradu škody, nárok na náhradu majetkovej ujmy a na náhradu nemajetkovej ujmy, ako aj náhradu nárokov na ušlom výživnom a iné právne nároky spojené s tragickou udalosťou zo dňa 10.05.2017 a súčasne žiadali žalovaného o poskytnutie kópie poistnej zmluvy, kópie všeobecných poistných podmienok, kópie osobitných poistných podmienok, kópie poistného certifikátu, kópie poistky, a kópie akýchkoľvek iných dokumentov či iných listín spojených či súvisiacich s poistením vrtuľníka, kópie kúpnej zmluvy, kópie všeobecných obchodných podmienok a kópie akýchkoľvek iných dokumentov či listín spojených či súvisiacich s kúpou vrtuľníka.

41. Opakovanou urgenciou zo dňa 15.12.2017 žalobcovia opätovne žiadali žalovaného o poskytnutie vyššie uvedených dokumentov.

42. Listom zo dňa 19.01.2018 žalovaný oznámil žalobcom, že vyšetrovanie nehody policajného vrtuľníka stále prebieha t. j. odborná vyšetrovacia komisia Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky nevydala záverečnú správu z vyšetrovania, preto žiadosť žiadateľov považuje za podanú predčasne.

43. Vláda Slovenskej republiky uznesením č. 242 zo 17. mája 2017 schválila návrh na príspevok pozostalým po obetiach tragického nešťastia pádu vrtuľníka Ministerstva vnútra SR vo vojenskom priestore letiska v Prešove a návrh na uvoľnenie finančných prostriedkov vo výške 66 000 eur z kapitoly Všeobecná pokladničná správa na príspevok pozostalým po obetiach tragického nešťastia pádu vrtuľníka Ministerstva vnútra SR vo vojenskom priestore letiska v Prešove a súčasne uložila ministrovi financií uvoľniť z predmetnej kapitoly finančné prostriedky vo výške 66 000 eur v prospech kapitoly Ministerstva vnútra SR do 25. mája 2017. Podpredsedovi vlády a ministrovi vnútra uložila zabezpečiť presun finančných prostriedkov uvoľnených podľa tohto uznesenia pozostalým po obetiach tragického nešťastia do 01. júna 2017.

44. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ -

51036 - 1/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobkyni 1/ od 10.05.2017 vdovský výsluhový dôchodok vo výške 373,25 eur mesačne, ktorý sa od 01.07.2017 zvyšuje na 378,17 eur mesačne.

45. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 2/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobcovi 3/ od 10.05.2017 sirotský výsluhový dôchodok vo výške 248,84 eur, ktorý sa od 01.07.2017 zvyšuje na sumu 252,12 eur mesačne.

46. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 3/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobcovi 2/ od 10.05.2017 sirotský výsluhový dôchodok vo výške 248,84 eur, ktorý sa od 01.07.2017 zvyšuje na sumu 252,12 eur mesačne.

47. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 4/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobkyni 1/ úmrtné vo výške 10 718,80a eur.

48. A Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 5/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobcovi 3/ úmrtné vo výške 1 339,85 eur.

49. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 6/2007 – VZ, ktorým priznalo žalobcovi 2/ úmrtné vo výške 1 339,85 eur.

50. Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia personálnych a sociálnych činností a osobný úrad, odbor sociálneho zabezpečenia vydalo dňa 19.09.2017 rozhodnutie č.p. : SPOU – OSZ - 51036 - 7/2007 – VZ, ktorým nahradilo žalobkyni 1/ náklady na pohreb vo výške 464,72 eur.

51. Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v odpovedi zo dňa 23.09.2021 uviedol, že pilot pilotujúci vrtuľník Bell - 429 v deň pádu vrtuľníka dňa 10.05.2017 vo vojenskom priestore letiska v Prešove, absolvoval tzv. typový výcvik v spoločnosti Air Transport Europe spol. s r.o. ATE, schválená výcviková organizácia SK.ATO.04.

52. Z predloženého certifikátu vystaveného spoločnosťou Air Transport Europe spol. s r.o. ATE, schválená výcviková organizácia SK.ATO.04 vyplýva, že pilot vrtuľníka F. E. úspešne absolvoval výcvik na Bell - 429, teoretickú časť v dňoch 16. až 20. mája 2016 (38 hodín) a letecky tréning v dňoch 23. až 26. mája 2016 (8 hodín).

53. Zo zápisníka v letov vyplýva, že pilot vrtuľníka J. F. E. dňa 31.05.2016 vykonal preškoľovací výcvik na lety single/double Cargo Hook na vrtuľník Bell – 429. Bolo mu udelené povolenie vykonávať lety single/double Cargo Hook s HEC alebo nákladom ako PIC Bell – 429 za VFR deň. Podľa správy z praktickej skúšky/preskúšania pilota vrtuľníkov pri letoch s podvesom pilot absolvoval výcvik na vrtuľníku Bell – 429 s podvesom s dĺžkou lana 20 - 30m, počet podvesov: 3, bremeno: neživé, živé, hák: jeden, dvojitý.

54. Zo zápisníka v letov tiež vyplýva, že pilot vrtuľníka J. F. E. dňa 31.05.2016 vykonal preškoľovací výcvik pilota Hoist na vrtuľníku Bell – 429. Bolo mu udelené povolenie vykonávať lety Hoist s HEC ako PIC na vrtuľníku Bell - 429 za VFR deň. Podľa správy z praktickej skúšky/preskúšania pilota vrtuľníkov pri letoch s navijakom pilot absolvoval výcvik na vrtuľníku Bell – 429 s navijakom s dĺžkou lana 7 – 45m, nalietaných 0:20 hod., bremeno: živé.
/pozn.: single/double cargo hook = jeden/dvojitý hák na zavesenie nákladu, HEC = Human external cargo = vonkajší ľudský náklad, VFR deň = pravidlá lietania za vidu cez deň, Hoist = žeriav/palubný navijak/, PIC = veliteľ lietadla/kapitán)
55. Uznesením zo dňa 06.08.2019 vyšetrovateľ PZ Úradu inšpekčnej služby, útvar inšpekcie, odbor inšpekčnej služby Východ, vzniesol obvinenie K. J. F. E. za zločin všeobecné ohrozenie podľa § 285 ods. 1, ods. 2, ods. 3 písm. a), ods. 4 Trestného zákona s poukazom na § 138 písm. h) Trestného zákona

a dňa 20.11.2020 bol podaný návrh na podanie obžaloby. Obžaloba na K. J. F. E. bola podaná dňa 23.02.2021 (1Kv 6/19/7700/-40).

56. Zo zápisnice o hlavnom pojednávaní zo dňa 13.10.2021 v trestnej veci vedenej na Okresnom súde Prešov pod sp. zn. 41Tv/1/2021 proti obž. K. F. E., vyplýva, že obžalovaný využil svoje právo nevypovedať z dôvodu, že si nič nepamätá. Bol pripravený zodpovedať niektoré otázky. Na otázku prokurátora uviedol, že má skúseností s pilotovaním vrtuľníka od roku 1990, ešte v armáde. Pilotoval MI8, MI171, MI17a MI2. Čiastkové skúsenosti mal aj s malými vrtuľníkmi. Na predmetnom vrtuľníku Bell - 429 mal nalietaných cca 99 hodín, ale samozrejme, s podvesom tých hodín bolo menej. Tento konkrétny let bol možno tretí let so žeriavom a podvesom. Ostatní dvaja kolegovia p. K. a p. E., ktorí tiež lietali na tomto vrtuľníku, začali lietať so žeriavom a podvesom asi 3 mesiace po preškolení na tento typ vrtuľníka, pričom u neho to bolo tak, že v piatok skončil preškolenie a následne v utorok už lietal so žeriavom aj s podvesom. Myslel si, že bol dobre preškolený na tento typ vrtuľníka, avšak čo sa týka lietania so žeriavom a podvesom, tak tam nebolo všetko u neho dodržané ako malo byť, pretože inde trvá dlhší čas, keď piloti prejdú aj na lietanie so žeriavom a podvesom. Myslel si, že keď vedúci ich vrtuľníkového krídla nemal spôsobilosť na lietanie s týmto vrtuľníkom, aj so žeriavom a s podvesom, tak určil jeho, ktorý bol krátko po preškolení, aby sa zúčastnil tohto výcviku. Po vykonaní preškolenia čakal dva mesiace pokiaľ mu bolo vydané povolenie z dopravného úradu, že môže lietať s týmto vrtuľníkom. Keby nesúhlasil s vykonaním letu, to by uvádzal vedúcemu vrtuľníkového krídla alebo samotnému riaditeľovi útvaru. Pilot má ovládať vrtuľník podľa manuálu, ktorý je v každom vrtuľníku v angličtine. On bol oboznámený s týmto manuálom. Oboznámil sa s ním v Poprade pri preškolení. Režim 104 % sa používa vo vrtuľníku, pri vysadení motorov, ale on ho používal aj pri iných situáciách, lebo bol tak naučený. Jemu bolo povedané, že tento režim sa zapína aj pri žeriavoch a podvesoch. Pri všetkých svojich letoch, ktoré boli zo žeriavom a podvesom používal systém 104%. Pri tomto lete bol použitý taký istý žeriav ako použil pri predchádzajúcich letoch, bol iba jeden a ten sa prekladal na vrtuľníky, keď bolo treba. On si myslí, že nikdy pri jeho letoch so žeriavom a s nosidlami sa nestalo, žeby časť nosidiel bola pod lyžinou a časť nad lyžinou vrtuľníka, on to prakticky zo svojho miesta ani nemôže vidieť. Môže to vidieť operátor. Súčasťou nácviku s nosidlami boli aj náklon, kde sa tieto nosidlá mohli dostať do tejto polohy.

57. Okresný súd Prešov rozsudkom č. k. 41Tv/1/2021-1392 zo dňa 30.05.2022 uznal za vinného mjr. Ing. Petra Bubelínyho z prečinu všeobecného ohrozenia podľa § 285 ods. 1, ods. 2, ods. 3 písm. a), b) Trestného zákona s poukazom na § 138 písm. h) Trestného zákona Trestného zákona, pretože: dňa 10.05.2017 v čase o 14:26 hod. v Prešove v priestoroch Vrtuľníkového krídla Letiska Prešov, Vranovská 68, počas preškolenia a výcviku s vrtuľníkom typu Bell 429, výrobného čísla 57202, OM-BYM, zameraného na evakuáciu a záchranu osôb v ťažko dostupnom teréne pomocou palubného žeriavu (Hoist), vo funkcii veliaci pilot (PIC) v dôsledku nesprávnej techniky pilotáže v rozpore s dodatkom Leteckého manuálu pre 600-librový externý zdvihák č. BHT-429-FMS-4 (Rotorcraft flight manual supplement 600-Pound external hoist), ako aj v rozpore s Leteckým manuálom v časti pre limity rotoru (Flight manual, section 1, limitation) č. BFIT-429-FM-1 nevykonal pred začiatkom letovej činnosti s palubným navijakom zapnutie režimu RPM 104 % NR pri rýchlosti do 60 KIAS (111,12 km/h) a následnou neadekvátnou manipuláciou s pákou kolektívneho riadenia vrtuľník uviedol do pravotočivej zatáčky, kde tak dostal vrtuľník do neprimerane veľkého uhla náklonu až 43°, čo pri neprimerane malej výške letu s podvesom na lane palubného žeriavu za spolupôsobenia zadného nárazového vetra, viedlo k pádu označeného vrtuľníka na trávnatú plochu letiska, následkom čoho utrpel

- člen posádky v podvese označeného vrtuľníka neb. M. F. B., služobne zaradený ako príslušník Hasičského a záchranného zboru Okresného riaditeľstva Prešov ťažké zranenia a to najmä tržnozmliaždené rany v čelovej oblasti obojstranne, vykĺbenie zápästia pravej ruky, sériové zlomeniny V-VII. rebra v strednej kľúčikovej čiare až pri mostíku vpravo, VIII-IX. rebra v zadnej pazuchovej čiare obojstranne, zlomeniny II-VI. rebra v strednej kľúčikovej čiare vpravo, II-IV. rebra vľavo, pomliaždenie a prekrvácanie oboch pľúc, úplné odtrhnutie hrudnej srdcovnice za oblúkom, pomliaždenie a roztrhnutie sleziny, roztrhnutie ľavej obličky v oblasti bránky, roztrhnutie panvy v oblasti lonovej spony s prekrvácaním svaloviny v okolí a iné zranenia, ktorým na mieste podľahol, pričom bezprostrednou príčinou smrti bol šok po úraze a krvácaní pri polytraume,
- člen posádky v podvese označeného vrtuľníka neb. F. K. L. I., služobne zaradený ako riaditeľ Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru Prešov utrpel ťažké zranenia a to najmä roztrhnutie a prekrvácanie väzivového spojenia chrbtice so spodinou lebky, natrhnutie a pomliaždenie rozhrania medzi mostom a predĺženou miechou, zakrvácanie do 4. komory mozgu, opuch mozgu

s tlakovými kužeľmi ťažkého stupňa, roztrhnutie chrbtice v medzistavcovej platničke v úrovni medzi 3. a 4. krčným stavcom, roztrhnutie krčenej miechy v úrovni medzi 3. a 4. stavcom, široké trieštivé zlomeniny všetkých rebier obojstranne vo viacerých lomných čiarach s predozadným oploštením hrudníka a iné, na následky ktorých po prevoze do nemocnice podľahol, pričom bezprostrednou príčinou smrti bolo úrazové natrhnutie a pomliaždenie rozhrania medzi mostom mozgu a predĺženou miechou po roztrhnutí väzivového spojenia krčnej chrbtice so spodinou lebky pri polytraume,

- člen posádky označeného vrtuľníka vo funkcii operátora K. K. K., príslušník Policajného zboru služobne zaradený v letke Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, utrpel otvorenú zlomeninu čelovej kosti vpravo s vpáčením úlomkov, ranu v čelovej oblasti vpravo, otvorenú zlomeninu bočnej steny pravej očnice, ranu v pravom obočí, pomliaždenie mäkkých pokrývok lebky so zakrvácaním mäkkých pokrývok lebky čelovotemennej oblasti vpravo, zlomeninu dolnej steny pravej očnice s posunom úlomku, zlomeninu prednej a zadnej steny pravej čeľuste, zakrvácanie do sklovca pravého oka a za pravé oko, zlomenina ľavých rebier 3, 5 a 6, pneumotorax vľavo, hemotorax vľavo a vpravo, pomliaždenie pravých a ľavých pľúc, emfyzém v ľavej časti hrudníkovej steny, zlomeninu krčka pravej stehnovej kosti, pomliaždenie ľavého a pravého predlaktia, šok ťažkého stupňa, otras mozgu ľahkého stupňa, poranenie infraorbitálneho nervu vpravo s dĺžkou práceneschopnosti minimálne štyroch mesiacov, pričom zároveň poškodením vrtuľníka spôsobil škodu pre Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Pribinova 2, 812 72 Bratislava vo výške 8.525.419,62,-eur, pre Generali poisťovňu a.s., IČO: 35 709 332, Lamačská cesta 3/ A, 841 04 Bratislava vo výške 7.073,16,-eur, pre Všeobecnú zdravotnú poisťovňu a.s., IČO: 35 937 874, Panónska cesta2, 851 04 Bratislava vo výške 18.421,29,- eur, teda z nedbanlivosti spôsobil všeobecné nebezpečenstvo, ktorým spôsobil značnú škodu, ťažkú ujmu na zdraví a smrť a čin spáchal závažnejším spôsobom konania, porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej z jeho funkcie. Za to mu súd uložil podľa § 285 ods. 3 Trestného zákona, v spojení s § 38 ods. 2, 3 Trestného zákona, pri prevahe poľahčujúcej okolnosti podľa § 36 písm. j) Trestného zákona, oproti neexistencii priťažujúcej okolnosti podľa § 37 Trestného zákona, trest odňatia slobody v trvaní 2 (dvoch) rokov, ktorý bol podmienečne odložený. Súd určil skúšobnú dobu v trvaní 3 (troch) rokov.

58. Krajský súd v Prešove na verejnom zasadnutí dňa 17.01.2024 podľa § 319 Trestného poriadku zamietol odvolanie obžalovaného J. F. E..

59. Žalobkyňa 1/ na pojednávaní dňa 24.05.2019 uviedla, že zo začiatku, počas prvých dní si stále myslela, že sa manžel vráti. Chodil k nim aj hasičský psychológ z Humenného, dával na nich stále pozor. Tabletky nebrala, lebo ich nechcela, veľmi jej pomohol kňaz. Keby nebola veriaca, nevie, či by to zvládla. Na cintorín chodí každý deň aj so synmi, keď nie sú v práci. Človek, ktorý to nezažije, to nevie pochopiť ako to je, keď sa nemôže s manželom poradiť, ísť spolu niekam. Manželove fotky majú doma na každej stene. Stále sa to obnovuje, nechcela prísť ani na pojednávanie, lebo je to veľmi ťažké. Chlapcom otec veľmi chýba, lebo určité veci ona im nevie poradiť tak, akoby im poradil ich otec. Robia každý rok spomienky, čo si veľmi váži, že na nich nezabúdajú, len je to také ťažké oživovanie spomienok. Žiadne iné finančné kompenzácie nad rámec sociálneho zabezpečenia nedostali.

60. Žalobca 2/ na pojednávaní dňa 31.07.2020 uviedol, že s otcom mal veľmi dobrý vzťah, stále chodili spolu buď na výlety, alebo mali rodinné oslavy, nedeľné obedy trávili v kruhu rodiny. Mama, otec, brat, babka a prababka spolu. Otec mu bol stále vzorom. V ten osudný deň, keď sa to dostalo, volal mu brat či pozeral na internete, že spadol policajný vrtuľník a on celý čas dúfal, že to nebol otec. Volal jeho kolegom, či náhodou niekto nedvihne telefón, lebo otcovi sa nevedel dovolať. Ani oni mu nebrali telefón, po pol hodine už bolo na internete napísané, že jeden hasič zomrel na mieste a druhý až po prevoze. A dozvedel sa, že to bol otec. Odvtedy sa mu zrútil celý život. Keby neveril v Boha, tak sa asi zblázni. Dosť veľa mu s tým pomohol ich duchovný. Tým, že je veriaci a aj doteraz sa stretávajú pri obedoch, v kruhu rodiny, či na narodeniny, meniny, Vianoce, Veľkú noc, stále už pritom stole chýba otec. Napríklad, keď išiel niekde s kamarátmi, poprosil ho, či mu pomôže finančne, či mu požičia, alebo mu dá peniaze, že chce ísť vonku s kamarátmi, či na lyžovačku alebo niekde s frajerkou tak samozrejme mu otec dal peniaze. Teraz už nemá od koho poprosiť, lebo teraz všetky peniaze, čo zarobí s bratom tak sa snažia pomôcť mamke, babke.

61. Žalobca 3/ na pojednávaní dňa 24.05.2019 uviedol, že stratil otca, oporu, vzor po stránke osobnostnej a teraz už aj po stránke pracovnej, keďže sa stal hasičom už aj on. Otec ho k tomu viedol a teraz je to oveľa ťažšie ako predtým, keďže ho vždy vedel podporiť a pomôcť mu, kedykoľvek za ním prišiel. V čase nehody bol študentom a teraz pracuje ako hasič. On sa snažil byť silný, aby podporil mamu a brata. Chodí do kostola, konzultoval a hľadal podporu tiež u hasičského farára. Viera mu pomohla k tomu, aby to zvládol.

62. Žalobkyňa 4/ na pojednávaní dňa 31.07.2020 uviedla, že najväčšiu tragédiu pre matku je, keď stratí milovaného syna, bol to najstarší syn. Mali veľmi dobrý vzťah, navštevovali sa na narodeniny, meniny,

sviatky. Kúpil jej, čo potrebovala. Stále sa pýtal, či nepotrebuje niečo pomôcť. Vtedy v nedeľu robili krstiny, všetci ho prehovárali, aby už nelietal, a tak on sľúbil mladšiemu bratovi, že už nebude lietať, no aj tak sa stalo, že už viackrát nelietal. Ešte jej v nedeľu 10. marca, na druhú nedeľu bol Deň matiek, nechal dezert, lebo vravel, že nevie či ešte do nedele príde. No a viackrát už nepríšiel. Už ho len chodia navštevovať na cintorín, kupujú sviečky, kvety. Bolo to veľmi strašné, brala tiež tabletky proti depresii, lebo stále plakala. Je veriaca, chodí do kostola, asi by sa inak zbláznila. Jej manžel to prežíval ešte horšie, lebo on nepoužíval ani tabletky, len jeho záchranka brala. On odpadol, jeho museli ratovať, aj ho zobrali do nemocnice, lebo on už má operované srdce, ma strojček na srdci, takže on to ešte horšie prežíval. Bývajú spolu, hoci sú rozvedení, takže vie ako to stále prežíva. Často plače, on je taký ľútostivý.
63. Žalobca 5/ na pojednávaní dňa 28.05.2021 uviedol, že je osobou zdravotne ťažko postihnutou. Syn mu stále pomáhal. Priniesol mu lieky, navštevoval ho, 2 - 3 x do týždňa boli spolu. Trávili spolu každé sviatky, chodili spolu na dovolenku. Potom ako sa to dozvedel, skončil v nemocnici, po siedmich hodinách sa prebral. Následne šesť mesiacov chodil k nemu psychológ Ministerstva vnútra, aby sa ako tak dostal do života. On vykonával rovnakú prácu 34 rokov. Vedel, čo to obnáša. Za svoj život toho veľa zažil, avšak toto nepraje nikomu. Asi šesť mesiacov bral lieky na ukľudnenie, na ich názov si nespomína.
64. Na základe takto zisteného skutkového stavu súd právne uzatvára:
65. Podľa čl. 19 ods. 2 Ústavy SR, každý má právo na ochranu pred neoprávneným zasahovaním do súkromného a rodinného života.
66. Podľa § 11 Občianskeho zákonníka, fyzická osoba má právo na ochranu svojej osobnosti, najmä života a zdravia, občianskej cti a ľudskej dôstojnosti, ako aj súkromia, svojho mena a prejavov osobnej povahy.
67. Podľa § 13 ods. 1-3 Občianskeho zákonníka, fyzická osoba má právo najmä sa domáhať, aby sa upustilo od neoprávnených zásahov do práva na ochranu jej osobnosti, aby sa odstránili následky týchto zásahov a aby jej bolo dané primerané zadosťučinenie. Pokiaľ by sa nezdalo postačujúce zadosťučinenie podľa odseku 1 najmä preto, že bola v značnej miere znížená dôstojnosť fyzickej osoby alebo jej vážnosť v spoločnosti, má fyzická osoba tiež právo na náhradu nemajetkovej ujmy v peniazoch. Výšku náhrady podľa odseku 2 určí súd s prihliadnutím na závažnosť vzniknutej ujmy a na okolnosti, za ktorých k porušeniu práva došlo.
68. Podľa § 16 Občianskeho zákonníka, kto neoprávneným zásahom do práva na ochranu osobnosti spôsobí škodu, zodpovedá za ňu podľa ustanovení tohto zákona o zodpovednosti za škodu.
69. Podľa § 415 Občianskeho zákonníka, každý je povinný počínať si tak, aby nedochádzalo ku škodám na zdraví, na majetku, na prírode a životnom prostredí.
70. Podľa § 427 ods. 1, 2 Občianskeho zákonníka, fyzické a právnické osoby vykonávajúce dopravu zodpovedajú za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. Rovnako zodpovedá aj iný prevádzateľ motorového vozidla, motorového plavidla, ako aj prevádzateľ lietadla.
71. Podľa § 853 ods. 1 Občianskeho zákonníka, občianskoprávne vzťahy, pokiaľ nie sú osobitne upravené ani týmto ani iným zákonom, sa spravujú ustanoveniami tohto zákona, ktoré upravujú vzťahy obsahom aj účelom im najbližšie.
72. V prejednávanej veci sa žalobcovia domáhajú voči žalovanému priznania náhrady nemajetkovej ujmy vzniknutej neoprávneným zásahom do ich súkromia a rodinného života tým, že pri nehode vrtuľníka Bell - 429 dňa 10.05.2017 na letisku v Prešove došlo k úmrtiu manžela žalobkyne 1/, otca žalobcov 2/ a 3/ a syna žalobcov 4/ a 5/.
73. Medzi stranami sporu neboli sporné skutkové okolnosti, teda že došlo k leteckému nešťastiu, pri ktorom zahynul pán F. B., ktorý ako člen modulu hasenia vykonával v pozícii záchranára nácvik evakuácie a záchrany osôb pomocou palubného žeriava v ťažko dostupnom teréne. V zmysle záverov tak znaleckého posudku ako aj záverečnej správy, počas predmetného letu neboli dodržané štandardné letové procedúry a podmienky bezpečnosti letu v daných podmienkach cvičenia pre bezpečné lietanie vrtuľníka. Na vzniku a existencii nebezpečných okolností mala vplyv činnosť kapitána vrtuľníka, ktorý nesprávnou technikou pilotáže pri plnení úlohy si zaviedol chybu, ktorú už nestihol napraviť, čo malo za následok pád vrtuľníka. Pilot vrtuľníka K. J. F. E. bol tunajším súdom uznaný za vinného z prečinu všeobecného ohrozenia, za čo bol mu bol uložený trest odňatia slobody v trvaní dvoch rokov, ktorý bol podmienečne odložený.
74. Sporným bolo právne posúdenie veci, pričom žalobcovia tvrdili, že na danú vec sa vzťahuje Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999, podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 05. apríla 2001 ako aj nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel.

75. Odpoveď na túto otázku dal s konečnou platnosťou Súdny dvor EÚ, ktorý dňa 16.11.2023 vydal rozsudok vo veci C – 283/22, v zmysle ktorého: Článok 17 ods. 1 Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzavretého 28. mája 1999 v Montreale, podpísaného Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schváleného v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001, v spojení s článkom 1 a článkom 2 ods. 1 tohto Dohovoru sa má vykladať v tom zmysle, že: nemôže zakladať nárok na náhradu škody v prospech priamych pozostalých po osobe, ktorá pri svojej účasti na špecializovanom výcviku členov hasičského a záchranného zboru, uskutočneného vo vojenskom priestore letiska jedného zmluvného štátu, zomrela v dôsledku pádu vrtuľníka prevádzkovaného policajnými službami, počas toho, ako bola k tomuto vrtuľníku pripútaná pomocou žeriavneho lana, keďže takúto situáciu nemožno kvalifikovať ako „medzinárodnú prepravu“ v zmysle článku 1 uvedeného dohovoru ani ako „prepravu vykonávanú štátom“ v zmysle jeho článku 2 ods. 1. Zároveň Súdny dvor judikoval, že ustanovenia článku 1 ods. 1 v spojení s článkom 2 ods. 2 písm. a) a článkom 4 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel sa majú vykladať v tom zmysle, že: nemôžu zakladať nárok na náhradu škody v prospech priamych pozostalých po osobe, ktorá pri svojej účasti na špecializovanom výcviku členov hasičského a záchranného zboru uskutočneného vo vojenskom priestore letiska jedného zmluvného štátu zomrela v dôsledku pádu vrtuľníka prevádzkovaného policajnými službami, počas toho, ako bola k tomuto vrtuľníku predstavujúcemu „štátne lietadlo“ pripútaná pomocou žeriavneho lana.
76. Právny zástupca žalobcov po rozhodnutí Súdneho dvora poukazoval na bod 28 predmetného rozhodnutia s tým, že prináleží ozrejmiť vnútroštátnemu súdu, že let bol naplánovaný Poprad–Prešov, Prešov–Poprad, čím by sa opäť do hry vrátila možnosť aplikácie Montrealského dohovoru. Na tomto mieste súd upriamuje pozornosť na vykonané rozsiahle dokazovanie, z ktorého v žiadnom prípade takéto závery nevyplývajú. Pán B. na základe rozkazu riaditeľa Okresného riaditeľstva Hasičského a záchranného zboru v Prešove o vykonaní výcviku leteckých záchranárov, v súlade s plánom odbornej prípravy skupín leteckej hasičskej záchrany, vykonával výcvik s príslušníkmi Leteckého útvaru Ministerstva vnútra SR. Súd poukazuje na priebeh cvičenia tak ako je popísaný v skutkovom stave odôvodnenia tohto rozsudku, pričom je úplne zrejmé, že išlo o nacvičovanie nastupovania do vrtuľníka vo vise a žeriavovania cvičiacich vo dvojiciach. Cvičiaci sa postupne striedali a pilot vykonával lety po okruhu v priestore letiska (... dostal pilot informáciu od operátora, že môže zahájiť odlet na okruh... Cvičiaci sa postupne striedali a pilot vykonával lety po okruhu v priestore letiska). Aj v prípade p. B. bol naplánovaný nácvik žeriavovania dvojice záchranár a zachraňovaný na nosidlách v rámci priestoru letiska, kde mal vrtuľník vykonať určitý okruh. Zo znaleckého posudku vyplýva, že prvou dvojicou určenou na túto časť cvičenia boli p. B. v úlohe záchranára a p. I. v úlohe zachraňovaného na nosidlách. Z uvedeného logicky plynie, že po nich mala nasledovať ďalšia dvojica na nácvik predmetného manévru. Zmysel a účel cvičenia bol po absolvovaní teoretickej časti nácvik žeriavovania v rámci letiska. Ani skutočnosť, že vrtuľník prípadne priletel z iného letiska a rovnako bol naplánovaný jeho odlet (ku ktorému by došlo nebyť predmetného pádu), ešte neznamená, že p. B. mal byť vo vrtuľníku prepravovaný (ani ako cestujúci ani ako člen modulu hasenia), keďže jeho úlohou bol nácvik žeriavovania v rámci priestoru letiska. Po jeho absolvovaní mala nastúpiť na nácvik ďalšia dvojica, ktorá taktiež v rámci priestoru letiska mala vykonávať nácvik žeriavovania pri záchrannej akcii. Preto v tejto súvislosti nemožno hovoriť o mieste odletu, mieste príletu vrtuľníka, kde mal p. B. vykonať nejakú činnosť, aby sa následne vrátil do tohto miesta odletu tak ako to bolo u pána Fridolina Santera v prípade Wucher Helicopter a Euro-Aviation Versicherung (C-6/14). Skutkové okolnosti týchto dvoch prípadov sú úplne odlišné.
77. Z vyššie uvedených dôvodov má súd za to, že danú právnu je potrebné posúdiť v zmysle vnútroštátnych predpisov (§ 11, § 13 ods. 1 až 3, § 16, § 415 a § 427 ods. 1, 2 Občianskeho zákonníka).
78. Úprava ochrany súkromia, vrátane rodinného súkromia, vychádza zo zásady, že do súkromného života osoby sa nesmie neoprávnene zasahovať a nesmie sa jej súkromnému životu spôsobiť žiadna ujma. Funkciou práva na súkromie je totiž zabezpečiť pre fyzické osoby nerušenosť súkromnej sféry, v ktorej by mohli všestranne rozvíjať svoju osobnosť. Ústava Slovenskej republiky zároveň rodinný život priraďuje k súkromnému životu, pričom toto priradenie treba interpretovať tak, že rodinný život a právo na jeho ochranu sú súčasťou súkromia. Ústava chráni aj súkromie fyzických osôb v ich rodinných vzťahoch voči iným fyzickým osobám, čo v sebe zahŕňa vzťahy sociálne, kultúrne, ale aj morálne, či materiálne. Zásahy do týchto vzťahov, ktoré sú neoprávnené, možno kvalifikovať ako zásahy do rodinného života - do rodinného súkromia. V prípade, že i medziľudské väzby tvoriace základ a rámec súkromného života jednotlivcov dosahujú určitú intenzitu a vykazujú určité ďalšie charakteristiky, môže takouto deštrukciou vzťahov dôjsť k neoprávnenému zásahu do práva na ochranu súkromia ako čiastkového práva na ochranu osobnosti za podmienky, že konanie pôvodcu zásahu je protiprávne, je objektívne spôsobilé

do práva na ochranu osobnosti zasiahnuť, ak existuje príčinná súvislosť medzi protiprávnym zásahom do osobnosti fyzických osôb, objektívne spôsobilým vyvolať nemajetkovú ujmu spočívajúcu v porušení alebo ohrození osobnosti fyzických osôb a vznikom tejto nemajetkovej ujmy.
79. V prejednávanej veci mal súd za preukázané, že medzi žalobcami a nebohým p. B. existovali silné rodinné, morálne, citové, sociálne vzťahy vytvorené v rámci ich súkromného a rodinného života, pričom smrťou manžela žalobkyne 1/, otca žalobcov 2/ a 3/ a syna žalobcov 4/ a 5/ došlo k pretrhnutiu týchto väzieb. Ide o trvalý, neodstrániteľný a nezvratný stav, ktorý ich bude sprevádzať celý život. Žalobcovia sú nesporne fyzickými osobami v postavení blízkych príbuzných, ktorí sú oprávnení domáhať sa ochrany voči neoprávneným zásahom do ich práva na ochranu osobnosti ako pozostalé osoby po nebohom. Ide o osoby aktívne legitimované na podanie takejto žaloby. Na to, aby žalobcovia mali právo domáhať sa ochrany osobnosti sa vyžaduje a zároveň stačí, aby došlo k neoprávnenému (protiprávnemu) zásahu do práv na ochranu osobnosti. V prípade existencie takéhoto neoprávneného zásahu ide potom o objektívnu zodpovednosť bez ohľadu na zavinenie.
80. Pasívna legitimácia svedčí žalovanému, nakoľko vrtuľník Bell - 429 v čase tragickej udalosti bol vo vlastníctve žalovaného, ktorý bol jeho prevádzkovateľom, ktorý zodpovedá za škodu vyvolanú osobitnou povahou tejto prevádzky. „Pre právnické osoby je charakteristické to, že svoju vôľu nevytvárajú samostatne, ale prostredníctvom tých fyzických osôb, ktoré sú na to určené. Len prostredníctvom fyzických osôb právnická osoba tiež prejavuje svoju vôľu navonok, koná, robí právne úkony, zakladá právne vzťahy, vstupuje do právnych vzťahov, uplatňuje práva a plní povinnosti z týchto vzťahov. Ak bezprostredným pôvodcom zásahu do osobnosti bola fyzická osoba, ktorá bola právnickou osobou použitá na výkon jej činnosti, treba vyriešiť otázku, či konanie tejto fyzickej osoby je zásahom, za ktorý nesie zodpovednosť on a sama (bezprostredne konajúca fyzická osoba) alebo táto právnická osoba. Ustanovenia § 11 a nasl. Občianskeho zákonníka neobsahujú úpravu, ktorá by osobitne riešila túto otázku. Podľa § 853 Občianskeho zá konníka platí, že občianskoprávne vzťahy, pokiaľ nie sú osobitne upravené ani týmto ani iným zákonom, sa spravujú ustanoveniami tohto zákona, ktoré upravujú vzťahy obsahom aj účelom im najbližšie. V tomto ustanovení Občianskeho zákonníka je upravená analógia. Analógia legis (analógia zákona) sa používa ako forma aplikácie zákona vtedy, keď treba riešiť otázku, riešenie ktorej nie je síce v zákone upravené, ale ten istý zákon upravuje riešenie podobného prípadu. Vychádza sa pritom z predpokladu, že zákonodarca by podľa rovnakých zásad upravil aj daný prípad. Dovolací súd sa stotožňuje s názorom, že právnym vzťahom zodpovednosti za nemajetkovú ujmu spôsobenú na osobnostných právach fyzickej osoby (§ 11 a nasl. Občianskeho zákonníka) sú obsahom a účelom najbližšie právne vzťahy zodpovednosti za majetkovú ujmu (škodu) spôsobenú v majetkovej sfére poškodeného (§ 420 a nasl. Občianskeho zákonníka). V zmysle § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka platí, že škoda je spôsobená právnickou osobou alebo fyzickou osobou, keď bola spôsobená pri ich činnosti tými, ktorých na túto činnosť použili. Tieto osoby samy za škodu takto spôsobenú podľa tohto zákona nezodpovedajú; ich zodpovednosť podľa pracovnoprávnych predpisov nie je tým dotknutá. Analogicky (§ 853 Občianskeho zákonníka v spojení s § 420 ods. 2 tohto zákonníka), pokiaľ bol neoprávnený zásah do osobnostných práv fyzickej osoby spôsobený niekým, kto bol použitý právnickou osobou na realizáciu činnosti tejto právnickej osoby, považuje sa takýto zásah za zásah spôsobený priamo právnickou osobou (pozn.: pre posúdenie, či išlo o takúto činnosť, je určujúca existencia miestneho, časového a vecného vzťahu k plneniu danej činnosti). Rovnaký právny názor je zastávaný aj v už spomenutej publikácii Československé občianske právo, I. zväzok, Obzor Bratislava 1973, str. 167 a 168 a tiež v Zborníku III. Najvyššieho súdu, SEVT 1980, str. 182. Dovolací súd k tomu poznamenáva, že rovnako aj Ústavný súd Slovenskej republiky v uznesení z 23. augusta 2007 sp. zn. I. ÚS 137/07 uviedol, že „podľa všeobecných ustanovení občianskeho hmotného práva je otázka zodpovednosti za škodu (vrátane zodpovednosti za nemajetkovú ujmu) konštituovaná tak, že za škodu, resp. za ujmu zodpovedá ten, kto ju spôsobil, pričom v prípade škody, resp. ujmy spôsobenej právnickou osobou ide o činnosť tých fyzických osôb, ktoré právnická osoba na túto činnosť použila (§ 420, ako aj § 11 a nasl. Občianskeho zákonníka)“. Zásada, že podľa všeobecných ustanovení o zodpovednosti za škodu (§ 420 a nasl. Občianskeho zákonníka) zodpovedá právnická osoba aj za zásah do osobnostných práv bezprostredne spôsobený fyzickou osobou konajúcou v rámci výkonu činností, ktorými bola poverená právnickou osobou, nie je zásadou výlučnou. Tak, ako sú zvláštnou skupinou zásahov do majetkovej sféry tie prípady, v ktorých škoda bola spôsobená prevádzkou dopravných prostriedkov (§ 427 a nasl. Občianskeho zákonníka), rovnako osobitnou je aj skupina tých zásahov do osobnostnej sféry, v prípade ktorých nemajetková ujma bola spôsobená prevádzkou dopravných prostriedkov. Pokiaľ je na mieste analogické použitie ustanovenia § 420 ods. 2 Občianskeho zákonníka pri určení, či zodpovednosť za zásah do osobnostných práv nesie fyzická osoba bezprostredne konajúca alebo právnická osoba, za ktorú fyzická osoba konala v rámci výkonu činností, ktorými bola poverená touto právnickou osobou,

je rovnako na mieste analogické použitie ustanovenia § 427 ods. 2 Občianskeho zákonníka pri určení subjektu zodpovedného za zásah do osobnostných práv, ktorý bol spôsobený prevádzkou dopravných prostriedkov. Vychádzajúc z uvedeného možno konštatovať, že tak, ako podľa okolností konkrétneho prípadu zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla prevádzkovateľ vozidla poškodenému, zodpovedá tento prevádzkovateľ (aj) za nemajetkovú ujmu spôsobenú na chránených osobnostných právach fyzickej osobe (rozsudok Najvyššieho súdu SR sp. zn. 3Cdo 228/2012 zo dňa 26.09.2013 zverejnený pod R 128/2014).

81. Súd má predovšetkým vzhľadom na závažnosť spôsobenej ujmy, ktorá je nezvratná a trvalá za to, že morálne zadosťučinenie (napr. vo forme ospravedlnenia sa žalobcom, či odsúdenie pilota vrtuľníka v rámci trestného konania) nie je dostačujúce a je namieste poskytnutie náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch. Právo na súkromie zahŕňa aj právo fyzickej osoby vytvoriť a udržiavať vzťahy s inými ľudskými bytosťami, najmä v citovej oblasti, aby tak fyzická osoba mohla rozvíjať a napĺňať vlastnú osobnosť. Protiprávne narušenie týchto vzťahov predstavuje neoprávnený zásah do práva na súkromný a rodinný život fyzickej osoby. Preto poskytnutie len morálnej satisfakcie by bolo v tomto prípade nepostačujúce vzhľadom na najzávažnejšiu formu zásahu do osobnostných práv žalobcov, keď usmrtením nebohého bola narušená celistvosť rodiny a bolo závažným spôsobom zasiahnuté do ich súkromného a rodinného života. Súd teda považoval nárok žalobcov čo do základu za daný.

82. K podstatnej námietke žalovaného a intervenientov ohľadom základu nároku žalobcov, a to záverom o tom, že uplatnená nemajetková ujma v peniazoch je krytá dávkami výsluhového zabezpečenia v zmysle zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov (priznaný vdovský výsluhový dôchodok, sirotský výsluhový dôchodok, úmrtné a pohrebné), súd uvádza, že sa nestotožnil sa s touto námietkou. Súd poukazuje na rozhodnutie Najvyššieho súdu SR sp. zn. 7Cdo/65/2013 z 28.05.2014 zverejnený v Zbierke stanovísk Najvyššieho súdu a rozhodnutí súdov pod č. R 1/2015 (týka sa obdobnej veci - súbehu nároku na bolestné a sťaženie spoločenského uplatnenia a náhrady nemajetkovej ujmy), podľa ktorého: Ten istý skutkový dej môže v niektorom prípade zakladať zároveň tak nárok na náhradu za bolesť a sťaženie spoločenského uplatnenia, ako aj nárok na náhradu nemajetkovej ujmy spôsobenej fyzickej osobe na jej osobnostných právach; tieto nároky treba dôsledne rozlišovať a pri ich posudzovaní mať na zreteli nielen odlišnosť vzťahov, z ktorých sú vyvodzované, ale tiež právnej úpravy, ktorá sa na ne vzťahuje. Zo žiadneho ustanovenia zákona č. 437/2004 Z.z. o náhrade za bolesť a o náhrade za sťaženie spoločenského uplatnenia a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 273/1994 Z.z. o zdravotnom poistení, financovaní zdravotného poistenia, o zriadení Všeobecnej zdravotnej poisťovne a o zriaďovaní rezortných, odvetvových, podnikových a občianskych zdravotných poisťovní v znení neskorších predpisov nemožno vyvodiť, že by sa v rámci odškodňovania bolesti a sťaženia spoločenského uplatnenia mal zohľadniť aj zásah do dôstojnosti, súkromia alebo rodinného života poškodeného. Obdobne ani zákon č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov nič nehovorí o súbehu nárokov v zmysle tohto zákona a nároku na náhradu nemajetkovej ujmy a tak nie je vylúčený ani ich súbeh na základe toho istého skutkového deja. Súd vychádzal súčasne aj z toho, že podľa zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov boli priznané dávky výsluhového zabezpečenia žalobkyni 1/ ako manželke zosnulého a žalobcom 2/ a 3/ ako synom zosnulého. Rodičia zosnulého (žalobcovia 4/ a 5/) na tieto dávky výsluhového zabezpečenia nárok nemali, no je nesporné, že v dôsledku úmrtia ich syna pri páde vrtuľníka došlo na ich strane k vzniku nemajetkovej ujmy. Súd sa domnieva, že dávky výsluhového zabezpečenia nepokrývajú tú špecifickú oblasť ochrany osobnosti týkajúcu sa rodinného a súkromného života osôb dotknutých neoprávneným zásahom, a preto považuje súbeh týchto nárokov za možný.

83. Rovnako sa súd domnieva, že suma 33 000 eur, ktorú vláda Slovenskej republiky na základe uznesenia zo 17.05.2017 vyčlenila ako príspevok pozostalým po obetiach tragického nešťastia pádu vrtuľníka nepokrýva náhradu nemajetkovej ujmy, ktorá je predmetom tohto konania. Súd však zohľadňuje toto gesto ako vyjadrenie ľútosti nad tragickou udalosťou a najmä to, že išlo o presun týchto finančných prostriedkov pozostalým najneskôr do 01.06.2017, teda išlo o pomerne rýchlu reakciu zo strany štátu na tak závažnú a tragickú udalosť.

84. Pri stanovení výšky náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch súd prihliada predovšetkým na závažnosť vzniknutej ujmy a na okolnosti, za ktorých k porušeniu práva došlo. Aktuálne platná právna úprava nestanovuje žiadne medze pre určenie výšky náhrady nemajetkovej ujmy, avšak táto musí byť v rámci voľnej úvahy súdu v súlade s princípom spravodlivosti a je potrebné pružne prihliadnuť na najrôznejšie momenty, za ktorých k neoprávnenému zásahu do osobnosti fyzickej osoby došlo. V súlade s ustálenou súdnou praxou súd považoval za potrebné prihliadnuť aj na kritériá, ktoré zosumarizoval už Ústavný súd ČR v rozhodnutí I. ÚS 2844/14 zo dňa 22. 12. 2015, ktorý v bode 53 citovaného rozhodnutia ako okolnosti, ktoré je treba skúmať na strane poškodeného uviedol a) intenzitu vzťahu žalobcu so

zomrelým, b) vek zomrelého a pozostalých, c) otázku hmotnej závislosti pozostalého na usmrtenej osobe, d) prípadné poskytnutie inej satisfakcie. Následne v bode 54 odôvodnenia za okolnosti, ktoré treba skúmať na strane zodpovednej osoby (pôvodcu zásahu) označil a) postoj žalovaného (ľútosť, náhrada škody, ospravedlnenie a pod.), b) dopad udalosti do duševnej sféry pôvodcu - fyzickej osoby, c) jeho majetkové pomery, d) mieru zavinenia, ev. mieru spoluzavinenia usmrtenej osoby.

85. Súd pri stanovení výšky náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch prihliadol na závažnosť vzniknutej ujmy, kedy smrťou manžela žalobkyne 1/, otca žalobcov 2/ a 3/ a syna žalobcov 4/ a 5/ došlo k pretrhnutiu citových, sociálnych a iných väzieb medzi žalobcami a nebohým. Ide o trvalú a ničím nenapraviteľnú ujmu v životoch žalobcov. Pokiaľ ide o okolnosti, za ktorých došlo k porušeniu práva žalobcov, súd poukazuje na skutočnosť, že nebohý zomrel pri plnení pracovných úloh uložených mu zamestnávateľom, kedy pri príprave a nacvičovaní záchrannej akcie sám zomrel. V konaní bolo výpoveďami žalobcov preukázané, že títo smrť nebohého znášali veľmi ťažko, pomáhal im psychológ a len vďaka tomu, že sú veriaci, túto stratu boli schopní niesť. Žalobkyňa 1/ bola manželkou zosnulého. Uviedla, že chodí každý deň aj so synmi na cintorín. Teraz sa nemá s kým poradiť, ísť spolu niekam. Manželove fotky majú doma na každej stene. Stále sa jej to obnovuje. Ona sama nevie synom v určitých veciach poradiť tak, akoby im poradil ich otec. Žalobca 2/ uviedol, že s otcom mali veľmi dobrý vzťah, chodili spolu na výlety, na rodinné oslavy. Bol mu vzorom. Otec mu veľmi chýba. Taktiež mu aj finančne pomáhal, otec mu dával peniaze, teraz už nemá koho poprosiť. Všetky peniaze, ktoré teraz spolu s bratom zarobí, tak sa snažia pomôcť mamke a babke. Tiež žalobca 3/ ako syn zosnulého stratil oporu a vzor po osobnostnej ako aj pracovnej stránke, keďže aj on sa stal hasičom. Otec ho vedel vždy podporiť a pomôcť mu. Žalobkyňa 4/ ako matka stratila milovaného najstaršieho syna. Mali spolu veľmi dobrý vzťah, navštevovali sa na narodeniny, meniny a sviatky. Kúpil jej, čo potrebovala. Stále sa pýtal, či nepotrebuje niečo pomôcť. Brala tabletky proti depresii. Žalobca 5/ ako otec nebohého uviedol, že syn mu stále pomáhal, priniesol mu lieky, navštevoval ho 2-3 x do týždňa. Spolu trávili každé sviatky, chodili spolu na dovolenku. Ako sa to dozvedel, skončil v nemocnici, zobrala ho záchranka. Ďalších šesť mesiacov chodil k nemu psychológ a bral lieky na ukľudnenie. Z uvedeného vyplýva, že žalobcovia mali so zosnulým blízky citový vzťah, veľmi im chýba. Nebohý F. B. mal v čase havárie vrtuľníka 43 rokov, teda bol v produktívnom aktívnom veku, kedy sa predpokladá, že ako príslušník Hasičského a záchranného zboru bol v plnej sile a v plnom zdraví. Žalobkyňa 1/ bola taktiež v produktívnom veku, žalobcovia 2/ a 3/ boli síce v čase nehody dospelí, avšak mali len 21 a 22 rokov, rodičia nebohého boli v dôchodkovom veku (64 a 62 rokov). Z uvedeného vyplýva, že nebyť tejto tragickej udalosti, mohli spolu tráviť ešte pomerne veľa času a rozvíjať svoje vzájomné rodinné, citové a sociálne vzťahy. Pokiaľ ide o ekonomickú stránku veci, synovia, hoci boli už dospelí, boli ešte študentmi a otec ich finančne podporoval, preto predmetná udalosť negatívne zasiahla ich finančnú situáciu. Manželka a ani rodičia zosnulého neuviedli, aby boli finančne závislí na nebohom, avšak je prirodzené, že manželka stratou manžela, s ktorým žila v spoločnej domácnosti a ktorý bol riadne zamestnaný, prišla aj o určité finančné zabezpečenie zo strany manžela.

86. Pokiaľ ide o okolnosti na strane zodpovednej osoby - pôvodcu zásahu, žalovaný prostredníctvom svojho zástupcu na pojednávaní vyjadril ľútosť nad leteckým nešťastím. Žalobkyňa 1/ potvrdila, že žalovaný robí spomienkové akcie na nebohého, čo si veľmi váži, že na neho nezabúdajú, len je to pre ňu ťažké oživovanie spomienok. Tiež žalobca 5/ na pojednávaní vypovedal, že šesť mesiacov chodil k nemu psychológ z Ministerstva vnútra, aby sa ako tak dostal do života. Zároveň boli vyplatené všetky dávky výsluhového zabezpečenia, na ktoré žalobcovia 1/, 2/ a 3/ mali nárok v zmysle zákona č. 328/2002 Z.z. o sociálnom zabezpečení policajtov a vojakov. Rovnako pozitívne možno vnímať rozhodnutie vlády, na základe ktorého pozostalým po obeti nešťastia bola vyplatená suma 33 000 eur. Právny zástupca žalobcov namietal, že išlo o rozhodnutie vlády, nie samotného žalovaného, avšak de facto tieto finančné prostriedky boli vyplatené prostredníctvom Ministerstva vnútra SR. Túto sumu 33 000 eur súd nezapočítaval do samotnej výšky náhrady nemajetkovej ujmy, avšak prihliadol na toto gesto zo strany štátu ako na vyjadrenie ľútosti a snahy zmierniť negatívne prežívanie pozostalých po tak tragickej udalosti akou bola smrť jedného z najbližších členov rodiny. Preto možno hodnotiť, že žalovaný sa k danej situácii nestaval ľahostajne. Na strane druhej nemožno žalovanému vyčítať, že ako strana sporu v konaní pred súdom hájil finančné záujmy a odmietol vyplatiť žalobcom požadovanú výšku nemajetkovej ujmy spolu vo výške 1 550 000 eur. Žalovaným je ústredný orgán štátnej správy, ktorý je rozpočtovou organizáciou a svojimi príjmami a výdavkami je zapojený na štátny rozpočet Slovenskej republiky. To však neznamená, že ho táto okolnosť znevýhodňuje pred inými právnickými osobami, ktoré by sa ako zodpovednostný subjekt ocitli v danej situácií na strane žalovaného. Pokiaľ ide o mieru zavinenia, resp. mieru spoluzavinenia usmrtenej osoby, táto zistená v konaní nebola.

87. Súdu nie sú známe rozhodnutia, na základe ktorých by iné súdy priznávali náhradu nemajetkovej ujmy v závislosti od typu dopravného prostriedku (či išlo o ojazdené auto škodcu alebo najnovší typ drahého auta, či išlo o škodu spôsobenú autobusom alebo kamiónom a pod.) a teda nemožno sa stotožniť s právnym názorom právneho zástupcu žalobcov, že súd má prihliadať na to, že k zásahu do osobnostnej sféry žalobcov došlo pri páde vrtuľníka. Hodnota dopravného prostriedku, ktorým došlo k zásahu do osobnostnej sféry žalobcov nie je kvalifikačným kritériom pre posúdenie výšky nemajetkovej ujmy.

88. Súd sa nestotožnil so žalobným návrhom žalobcov v časti požadovanej výšky náhrady nemajetkovej ujmy, ktorým sa žalobkyňa 1/ domáhala voči žalovanému náhrady nemajetkovej ujmy 550 000 eur, žalobcovia 2/ a 3/ náhrady nemajetkovej ujmy každý po 350 000 eur a žalobcovia 4/ a 5/ náhrady nemajetkovej ujmy každý po 150 000 eur.

89. Súd považuje za potrebné zdôrazniť, že náhrada nemajetkovej ujmy v peniazoch nie je náhradou za život, pretože žiadna suma súdom priznaná nie je dostatočná vzhľadom na spôsobenú ujmu na to, aby nahradila pôvodné, pred tragickou udalosťou nedotknuté súkromie a rodinný život žalobcov. Jej účelom a zmyslom je zmiernenie následkov vzniknutej ujmy. Nemá byť zábezpekou, zdrojom obživy, ani náhradou príjmu. Žiadna suma zrejme nemôže byť dostačujúcim ekvivalentným prostriedkom ochrany osobnosti a súd si ani neosobuje právo na vyjadrenie „hodnoty“ ľudského života, ktorý je peniazmi neoceniteľný. Napriek tomu súd musí na základe určitých objektivizovateľných kritérií určiť primeranú výšku náhrady nemajetkovej ujmy.

90. V súvislosti s výškou náhrady nemajetkovej ujmy existuje množstvo súdnych rozhodnutí. Kritériu primeranosti priznávanej peňažnej satisfakcie priamo úmerne zodpovedá aplikácia „statusu obete“ podľa čl. 34 Dohovoru o ľudských právach, ktorú objasnil ESĽP v prípade Scordino proti Taliansku v rozhodnutí zo 6. marca 2007 sťažnosť č. 43662/98, ako i v prípade Stanková proti Slovenská republika v rozhodnutí z 9. októbra 2007 č. sťažnosti 7205/02. ESĽP uviedol, že pokiaľ má náprava kompenzačný charakter, jej výška nemusí byť rovnaká, akú by priznal v porovnateľných prípadoch. Nesmie však byť zjavne neprimeraná okolnostiam prípadu, pričom pri posudzovaní tejto primeranosti je potrebné zohľadňovať aj životnú úroveň v danej krajine, a tiež to, či priznaná suma nevybočuje z právnej tradície v danej krajine, aj to, ako rýchlo sa jej sťažovateľ domohol.

91. Ústavný súd Českej republiky konštatoval, že pri stanovení výšky čiastky relutárnej náhrady je nutné použiť princíp proporcionality tiež spôsobom, že všeobecné súdy porovnajú čiastky tejto náhrady prisúdené v iných prípadoch (rozhodnutie Ústavného súdu ČR sp. zn. I. ÚS 2844/14), a to nielen v obdobných, ale i v ďalších, v ktorých sa jednalo o zásah do iných osobnostných práv, a to najmä do práva na ľudskú dôstojnosť. Z uvedených dôvodov súd poukazuje na rozhodovaciu činnosť iných súdov vo veciach týkajúcich sa náhrad nemajetkovej ujmy spôsobenej pozostalým smrťou blízkej osoby čo do skutku najbližšie - dopravnej nehode:

- rozhodnutie NS SR sp. zn. 1MCdo 10/2013 - smrť syna pri dopravnej nehode - súdy priznali 2 x po 8 300 eur za zásah do práv rodičov;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 1Cdo 77/2009 - smrť syna/brata pri dopravnej nehode, kde súdy priznali 3 x po 6 638,78 eur za zásah do práv na ochranu osobnosti žalobcov;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 3CdoGp 1/2016 - smrť syna/brata pri dopravnej nehode, kde v konaní súdy priznali 2 x po 15 000 eur za zásah do práv rodičov a 1x 5 000 eur za zásah do práv pozostalého brata;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 3Cdo 57/2018 - smrť manžela žalobkyne pri dopravnej nehode, kde súdy priznali 18 000 eur nemajetkovú ujmu žalobkyni;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 7Cdo 228/2018 - usmrtenie chodkyne, účastníkmi konania boli pozostalý manžel a deti nebohej, kde súd priznal náhradu nemajetkovej ujmy v sume 12 500 eur žalobcovi v 1. rade a ostatným žalobcom každému po 7 000 eur;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 6Cdo 107/2016 - usmrtenie rodinného príslušníka pri dopravnej nehode, kde súdy priznali náhradu nemajetkovej ujmy pozostalým 2 x po 16 500 eur;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 2Cdo 154/2010 - smrť dcéry pri dopravnej nehode spôsobenej stavom vozovky, kde súdy priznali 2 x po 17 000 eur za zásah do práv jej rodičov;

- rozhodnutie NS SR sp. zn. 4Cdo 139/2011 - smrť chodkyne (dcéry), zrazená chodkyňa na prechode pre chodcov, keď súdy priznali 2 x po 15 000 eur a 2x po 2 000 eur za zásah do práv na ochranu osobnosti žalobcov;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 4 Cdo139/2011 – súd priznal rodičom dieťaťa zomrelého pri dopravnej nehode sumu 15 000 eur;
- rozhodnutie NS SR sp. zn. 3Cdo 228/2012 – súd priznal pri strate manželky a syna, teda dvoch najbližších osôb spolu 23 000 eur,

- rozsudkom Okresného súdu Martin sp. zn. 11C/43/2013 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Žiline sp. zn. 7Co/578/2014 a rozhodnutím Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 6Cdo/60/2016 bola pozostalému manželovi a otcovi priznaná náhrada nemajetkovej ujmy vo výške 45 000 eur za usmrtenie manželky, syna a dcéry pri dopravnej nehode nárazom nákladného motorového vozidla do pred ním idúceho motorového vozidla. Z uvedeného vyplýva, že za každú obeť dopravnej nehody mu bola priznaná náhrada vo výške 15 000 eur, pričom ide o zásah spočívajúci v absolútnom rozvrátení rodinného života stratou celej blízkej rodiny;

- rozsudkom Okresného súdu Nové Zámky sp. zn. 4C/119/2014 zo dňa 05.05.2017 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Nitre sp. zn. 7Co/286/2017 zo dňa 21.06.2018 bola za smrť syna, súrodenca a druha pri dopravnej nehode priznaná matke a otcovi náhrada nemajetkovej ujmy každému po 15 000 eur, sestre po 10 000 eur a družke žijúcej so zomrelým v spoločnej domácnosti 10 000 eur (vodič poručil zákonného povinnosti, s vozidlom prešiel do protismeru a zrazil chodca tlačiaceho bicykel) ;

- rozsudok Okresného súdu Lučenec sp. zn. 13C/39/2018 zo dňa 03.06.2019 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Banskej Bystrici sp. zn. 11Co/157/2019 zo dňa 28.11.2019 bola priznaná plnoletej dcére náhrada nemajetkovej ujmy 8 000 eur, plnoletému synovi 7 000 eur, sestre 4 000 eur a v čase nehody maloletej vnučke 6 000 eur za smrť matky, sestry a starej matky pri dopravnej nehode (vodič sa plne nevenoval vedeniu vozidla, nesledoval situáciu v cestnej premávke, chodkyňa prechádzala cez vozovku mimo prechodu pre chodcov);

- rozsudkom Okresného súdu Nitra sp. zn. 8C/41/2012 zo dňa 15.04.2013 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Nitre sp. zn. 5Co/182/2013 zo dňa 24.09.2014 súd priznal za zásah do práv manžela za smrť manželky sumu 10 000 eur a za zásah do práv maloletých detí vo veku 4 a 6 rokov za smrť matky sumu 2 x po 10 000 eur (vodič sa dostatočne nevenoval riadeniu svojho motorového vozidla);

- rozsudkom Okresného súdu Humenné sp. zn. 5C/62/2018 zo dňa 20.01.2020 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Prešove sp. zn. 19Co/40/2020 zo dňa 29.04.2021 bola priznaná manželke náhrada nemajetkovej ujmy 15 000 eur a plnoletým deťom po 8 000 eur za smrť manžela a otca pri dopravnej nehode;

- rozsudok Okresného súdu Trnava sp. zn. 21C/279/2016 zo dňa 10.07.2018, ktorým bola priznaná manželke náhrada nemajetkovej ujmy 15 000 eur a plnoletým dcéram po 12 000 eur a 13 000 eur za smrť manžela a otca pri dopravnej nehode;

- rozsudkom Okresného súdu Liptovský Mikuláš sp. zn. 7C/276/2011 zo dňa 31.05.2012 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Žiline sp. zn. 5Co/315/2012 zo dňa 26.11.2012, súd priznal deťom náhradu nemajetkovej ujmy každému 10 000 eur v súvislosti so smrťou matky pri dopravnej nehode;

- rozsudkom Okresného súdu Trnava sp. zn. 16C/627/2015 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Trnave sp. zn. 25Co/214/2016 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy v sume 12 500 eur dospelým synom priznaná náhrada nemajetkovej ujmy ujma v sumách 9 000 eur, 5 000 eur, 4 000 eur v súvislosti so smrťou manžela a otca pri dopravnej nehode;

- rozsudkom Okresného súdu Trnava sp. zn. 8C/21/2014 zo dňa 24.11.2015 v spojení s dopĺňacím rozsudkom zo dňa 11.01.2016 a s rozsudkom Krajského súdu v Trnave sp. zn. 23Co/337/2016 zo dňa 28.11.2016 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy v sume 10 000 a žalobcovi 2/ a dospelým deťom suma po 7 500 eur v súvislosti so smrťou manžela a otca pri dopravnej nehode;

- rozsudkom Okresného súdu Rimavská Sobota sp. zn. 8C/103/2009 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Banskej Bystrici sp. zn. 15Co/171/2012 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 20 000 eur a deťom po 15 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Prešov sp. zn. 10C/94/2014 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 20 000 eur a plnoletému synovi 15 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Bratislava I sp. zn. 21C/49/2020 zo dňa 22.02.2022 v spojení s rozhodnutím Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 7Co/86/2022 bola priznaná náhrada nemajetkovej ujmy manželovi a maloletému dieťaťu (v čase dopravnej nehody vo veku cca 1,5 roka) každému po 15 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Skalica, sp. zn. 7C/3/2018 bola manželovi priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 20 000 eur, plnoletým deťom každému po 10 000 eur v súvislosti so smrťou pri dopravnej nehode;

- rozsudkom Okresného súdu Bánovce nad Bebravou, sp. zn. 5C/63/2011 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Trenčíne sp. zn. 6Co/80/2017 bola manželovi priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 13 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Liptovský Mikuláš sp. zn. 7C/256/2011 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Žiline sp. zn. 8Co/264/2013 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 20 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Trnava sp. zn. 8C/55/2014 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Trnave sp. zn. 23Co/156/2016 bola priznaná náhrada nemajetkovej ujmy manželovi vo výške 10 000 eur a plnoletým dcéram suma 8 000 eur a 7 500 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Trnava sp. zn. 11C/496/2015 v spojení s rozhodnutím Krajského súdu v Trnave sp. zn. 25Co/258/2016 bola manželke priznaná náhrada nemajetkovej ujmy 15 000 eur v dôsledku úmrtia manžela dopravnou nehodou;

- rozsudkom Okresného súdu Trnava sp. zn. 37C/358/2013 v spojení s rozhodnutím Krajského súdu v Trnave sp. zn. 26Co/724/2015 bola priznaná dospelým deťom náhrada nemajetkovej ujmy po 10 000 eur;

- rozsudkom Okresného súdu Liptovský Mikuláš p. zn. 7C/256/2011 zo dňa 29.01.2013 v spojení s rozsudkom Krajského súdu v Žiline sp. zn. 8C/264/2013 zo dňa 28.10.2013 bola priznaná náhrada nemajetkovej ujmy za smrť otca maloletého dieťaťa vo výške 23 000 eur, manželke zomrelého vo výške 20 000 eur a rodičom zomrelého každému vo výške 10 000 eur (pôvodcom zásahu bola fyzická osoba z dôvodu porušenia pravidiel cestnej premávky);

- rozsudkom Okresného súdu Dunajská Streda sp. zn. 16C/627/2015 v spojení s rozsudkom Krajského súdu Trnava sp. zn. 25Co/214/2016 bola priznaná náhrada nemajetkovej ujmy manželke a deťom nebohého vo výške po 12 500 eur, 9 000 eur, 5 000 eur a 4 000 eur;
- rozhodnutím Krajského súdu Banská Bystrica sp. zn. 14Co/339/2011 za smrť syna pri dopravnej nehode súdy priznali sumu 8 600 eur za zásah do práv na ochranu osobnosti.

92. Z uvedených rozhodnutí vyplýva, že priznané výšky náhrady nemajetkovej ujmy pozostalých príbuzných sa v prípade manžela pohybujú od 10 000 eur do 18 000 eur (suma priznaná rozhodnutím sp. zn. 3Cdo 228/2012 vo výške 23 000 eur sa týka náhrady nemajetkovej ujmy za smrť manželky a syna, teda ide o prípad úplnej deštrukcie rodiny), v prípade (plnoletých) detí od 4 000 eur do 15 000 eur a v prípade rodičov od 6 638 eur do 17 000 eur.

93. Podľa nálezu ÚS SR sp. zn. III. ÚS 288/2017: „Pri určovaní sumy nemajetkovej ujmy musia všeobecné súdy zároveň zohľadňovať svoju vlastnú rozhodovaciu činnosť, a teda v súlade s princípom rovnosti rozhodovať v porovnateľných veciach rovnako a v ich judikatúre by tak mal existovať vzťah priamej úmernosti medzi závažnosťou ujmy a výškou priznanej náhrady.“ Súd tak má za to, že v danom prípade je priznaná výška nemajetkovej ujmy pre žalobkyňu 1/ - manželku v sume 25 000 eur,

pre žalobcov 2/ a 3/ - synov po 20 000 eur a pre žalobcov 4/ a 5/ - rodičov po 10 000 eur primeraná, a to aj po zohľadnení osobitostí danej veci.

94. Súd zamietol návrh žalobcov na doplnenie dokazovania konkrétne vyžiadanie od príslušných subjektov doklady týkajúce sa platieb (odoslaných/prijatých) predstavujúcich akúkoľvek odplatu za vykonanie letu vrtuľníkom v čase tragédie či akékoľvek zmluvy, objednávky, dokumentáciu týkajúcu sa objednania letu vrtuľníka v čase tragédie... Predmetné návrhy na doplnenie dokazovania boli zamietnuté z dôvodu, že Súdnym dvorom EÚ bolo jednoznačne konštatované, že Montrealský dohovor sa na danú právnu vec nevzťahuje. Súčasne súd poukazuje na to, že pre rozhodnutie o zodpovednosti žalovaného ako aj o výške nemajetkovej postačuje doposiaľ vykonané dokazovanie. V danom prípade existuje objektívna zodpovednosť žalovaného za spôsobenú nemajetkovú ujmu. Zo znaleckého posudku jednoznačne vyplýva zavinenie pilota vrtuľníka, ktorý nesprávnou technikou pilotáže si zaviedol chybu, ktorú nedokázal následne napraviť (na tomto mieste súd odkazuje na odôvodnenie rozhodnutia v časti zisteného skutkového stavu, kde je podrobne popísané, akým spôsobom došlo k havárii vrtuľníka). Ďalej žalobcovia žiadali, aby súd doplnil dokazovanie výsluchom pilota vrtuľníka ohľadom toho „či s ním niekto dostatočne trénoval, tak ako predpokladá civilné nariadenie, o počte hodín nalietaných v noci a cez deň pri žeriavovaní“ súd poukazuje na to, že pilot hoci v rámci trestného konania využil svoje právo nevypovedať. Pokiaľ však ide o preškolenie na lietanie so žeriavom aj s podvesom, k uvedenému sa vyjadroval na hlavnom pojednávaní, pričom súčasťou spisu je predmetná zápisnica. Zároveň súd poukazuje na obsah spisu, z ktorého vyplývajú skutočnosti ohľadom absolvovania výcviku pilota na Bell- 429, pričom pilotovi bolo udelené povolenie vykonávať lety so žeriavom/palubným navijakom cez deň (certifikát vystavený spoločnosťou Air Transport Europe spol. s r.o. ATE, schválená výcviková organizácia SK.ATO.04, zápisník letov zo dňa 31.05.2016). Tiež z obsahu záverečnej správy vyplývajú údaje o pilotovi a jeho nalietaných hodinách. Podľa názoru súdu odpoveď na otázku ohľadom počtu nalietaných hodín a prípravy pilota bola zodpovedaná v rámci vykonaného dokazovania a z uvedeného dôvodu súd tento návrh žalobcov na doplnenie dokazovania zamietol.
95. Podľa už konštantnej judikatúry tak národných, ako aj nadnárodných súdov súd nemusí dať odpoveď na všetky otázky nastolené účastníkmi konania, ale len na tie, ktoré majú pre vec podstatný význam, prípadne dostatočne objasňujú skutkový a právny základ rozhodnutia bez toho, aby zachádzali do všetkých detailov sporu uvádzaných účastníkmi konania. Odôvodnenie rozhodnutia tak nemusí dať odpoveď na každú jednu poznámku, či pripomienku účastníka konania, ktorý ju nastolil. Je však nevyhnutné, aby bolo reagované na podstatné a relevantné argumenty účastníkov konania (porovnaj napríklad rozhodnutia ÚS SR II.ÚS 251/04, III.ÚS 209/04, II.ÚS 200/09 a podobne).
96. Podľa § 255 ods. 1 Civilného sporového poriadku, súd prizná strane náhradu trov konania podľa pomeru jej úspechu vo veci.
97. Podľa § 262 ods. 1, 2 Civilného sporového poriadku, o nároku na náhradu trov konania rozhodne aj bez návrhu súd v rozhodnutí, ktorým sa konanie končí. O výške náhrady trov konania rozhodne súd prvej inštancie v lehote do 60 dní po právoplatnosti rozhodnutia, ktorým sa konanie končí, samostatným uznesením, ktoré vydá súdny úradník.
98. Súd priznal úspešným žalobcom nárok na náhradu trov konania voči neúspešnému žalovanému v rozsahu 100%, s tým, že o výške trov konania bude rozhodnuté samostatným uznesením. Pokiaľ ide o skutočnosť, že žalobcom nebola priznaná náhrada nemajetkovej ujmy v požadovanom rozsahu, súd má za to, že nakoľko výška priznaného plnenia závisela od úvahy súdu, uvedené neznamená čiastočný úspech žalobcov, ale úspech v plnom rozsahu. Dôvody pre aplikáciu § 257 Civilného sporového poriadku súd nezistil.

Poučenie:

P o u č e n i e: Proti tomuto rozsudku je možné podať odvolanie do 15 dní odo dňa jeho doručenia písomne na Krajský súd v Prešove cestou tunajšieho súdu.
Z odvolania musí byť zjavné, ktorému súdu je určené, kto ho robí, ktorej veci sa týka, čo sa ním sleduje a musí byť podpísané. Odvolanie musí ďalej obsahovať, 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). Odvolanie treba predložiť s potrebným počtom rovnopisov tak, aby jeden zostal na súde a aby každý účastník dostal jeden rovnopis.

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.

Ak povinný dobrovoľne nesplní, čo mu ukladá vykonateľné rozhodnutie, oprávnený môže podať návrh na vykonanie exekúcie podľa osobitného zákona (zákon č. 233/1995 Z. z. o súdnych exekútoroch a exekučnej činnosti v znení neskorších predpisov).