



USNESENÍ

Státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze rozhodl dnešního dne v trestní věci obviněného [REDAKCE], narozeného [REDAKCE], trvale bytem [REDAKCE], stíhaného pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 alinea 1, odst. 2 písm. b) tr. zákoníku,

takto:

I. Podle § 149 odst. 1 tr. řádu se ke stížnosti obviněného [REDAKCE], narozeného [REDAKCE], trvale bytem [REDAKCE], ze dne 16. 7. 2021 podané prostřednictvím jeho obhájce [REDAKCE], advokáta ev. č. ČAK [REDAKCE], se sídlem [REDAKCE], ruší usnesení policejního orgánu Policie ČR, Obvodní ředitelství policie Praha I, Služba kriminální policie a vyšetřování, 9. oddělení obecné kriminality, ze dne 25. 6. 2021, č. j. KRPA-345923-88/TC-2019-001179-6, jímž bylo podle § 160 odst. 1 tr. řádu zahájeno trestní stíhání obviněného pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 alinea 1, odst. 2 písm. b) tr. zákoníku.

II. Podle § 149 odst. 1 písm. a) tr. řádu se rozhoduje tak, že se věc týkající se podezření z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 alinea 1, odst. 2 písm. b) tr. zákoníku, kterého se měl dopustit [REDAKCE], narozený [REDAKCE], trvale bytem [REDAKCE], tím, že:

„dne 22. 8. 2019, ačkoli během letu TVS1125 s letounem Boeing 737-800 společnosti [REDAKCE] z letiště Samos Aristarchos nacházejícího se na ostrově Samos v Řecké republice na letišti Václava Havla Praha došlo v čase 06:47 hodin k poklesu otáček N1 motoru č. 1 a následovalo vysazení motoru č. 1, obv. jako velitel letounu, který byl povinen dodržovat letecké předpisy tyto mnohonásobně porušil, a to zejména tím, že

1. neoznámil vysazení jednoho ze dvou motorů letounu oblastnímu středisku řízení letového provozu ATC (dále jen „ATC“), čímž porušil zejména prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace, ve znění pozdějších změn (dále jen „SERA“), 11013 písm. a) Snížená výkonnost letadla a dále nevyhlásil pilnostní kód „PAN PAN“ (podmínka obav o bezpečnost a vyžadování včasné, ale nikoli okamžité pomoci, potenciální stav nouze), mající přednostní charakter v leteckém provozu, neboť podle postupů pro snížené minimum vertikálního rozestupu (dále RVSM) uvedených v OM-A Para: 8.3.2.5.4. v případě zhoršení funkčnosti systému musí být použity postupy pilnostní nebo nouzové komunikace, kdy tento rovněž nemohl vědět, zda vysazení motoru č. 1 nebylo způsobeno kontaminací paliva, takže nemohl vědět, zda nedojde i k vysazení motoru č. 2, kdy bez vyhlášení pilnostního signálu „PAN PAN“ a znalosti okolností vynuceného, nebo nouzového klesání by oblastní středisko řízení letového provozu

ATC nebylo schopno správně zhodnotit bezpečnostní a provozní aspekty, a tak zabezpečit letounu a okolnímu provozu bezpečné vertikální rozestupy,

2. nesprávně určil letovou hladinu, jelikož použil údaje o maximální letové hladině při letu na jeden motor z počítače letových údajů FMC (dále jen „FMC“), a to letovou hladinu FL240, čímž však letovou hladinu určil nesprávně, neboť závazná příručka s rychle přístupnými instrukcemi QRH (dále jen „QRH“), která je součástí závazného manuálu o letových provozních postupech provozovatele OM (dále jen „OM“) zakazuje výpočet a určení letové hladiny po vysazení jedné pohonné jednotky letounu z FMC, a to v poznámce k bodu 10 kontrolního seznamu nestandardních postupů NNC (dále jen „NNC“), kdy tento měl jako správnou letovou hladinu na základě tabulek v QRH stanovit letovou hladinu nižší, a to letovou hladinu FL220,

3. vyžádal u oblastního střediska řízení letového provozu ATC Atény klesání z letové hladiny FL360 do nesprávně určené letové hladiny FL240 a v průběhu klesání letounu informoval ATC Atény o technickém problému, kdy vzhledem k závazným leteckým předpisům tento použil nesprávnou frázi a to Maintenance issue (technická záležitost), přestože měl použít pilnostní signál „PAN PAN“, a ani poté co během klesání letounu do letové hladiny FL240 byly provedeny dva neúspěšné pokusy o opětovné spuštění vysazeného motoru č. 1, a to v čase 06:56 hodin a v čase 07:07 hodin, nerespektoval závazné letecké předpisy a vysazení pohonné jednotky neoznámil ATC, a to včetně vyhlášení pilnostního kódu „PAN PAN“,

4 odstranil druhého pilota [REDAKCE], nar. [REDAKCE] svým vysokým velitelským gradientem při svých vadných rozhodnutích z rozhodovacího procesu,

5. nedokončil příslušný postup NNC QRH bodem 10 „Plan to land at the nearest suitable airport“ (plánuj přistát na nejbližším vhodném letišti), kdy přestože měl v souladu se závaznými leteckými postupy s letounem při jednomotorovém letu přistát na nejbližším vhodném letišti v čase do 60 minut a do vzdálenosti 400 námořních mil dle tabulky uvedené v OM-A Para.: 8.1.2.5, tak si vytvořil vlastní konstrukci pro určení nejbližšího vhodného letiště neodpovídající závazným leteckým předpisům a rozhodnul se, že s letounem doletí až na letiště Václava Havla v Praze, ačkoli se v trase předmětného letu nacházela vhodná letiště, a to např. letiště Kavala v Řecké republice, letiště Skopje v Republice Severní Makedonie, letiště Sofie v Bulharské republice, letiště Bělehrad v Srbské republice, letiště Budapešť v Maďarsku, letiště Vídeň v Rakouské republice a letiště Brno v České republice,

6. nesprávně kalkuloval palivo potřebné k doletu letounu, neboť pro jím stanovenou letovou hladinu FL240 tento nemohl provést konzervativní výpočet zbývajících množství paliva z příslušných tabulek s dostupnými daty z QRH, neboť tato jím stanovená letová hladina FL240 není obsažena v předepsaných tabulkách pro váhu předmětného letounu v QRH, čímž tento spotřebu paliva letounu pro dosažení jím stanovené destinace letiště Václava Havla v Praze jako nejbližšího vhodného letiště pouze odhadl a dále vzhledem k limitnímu rozdílu množství paliva v předmětném letounu 23 kg mezi minimální vypočtenou rezervou paliva (FMS RES) 2412 kg a 2435 kg paliva po přistání nemohl mít při přiletu k letišti Václava Havla Praha jistotu, že nezačne spotřebovávat palivo z minimální vypočtené rezervy paliva (FMS RES), kdy deklaroval ATC schopnost doletět až na letiště Václava Havla Praha bez zrušení náhradního letiště v Drážďanech ve Spolkové republice Německo,

7. nevydal pokyn vedoucí kabiny [REDAKCE], nar. [REDAKCE], k přípravě kabiny na možnost nouzové evakuace,

8. pokračoval v jednomotorovém letu se 170 cestujícími a 6 členy posádky (včetně obviněného) na palubě letounu v nesprávně zvolené letové hladině FL240, a to bez relevantních informací o zbytku paliva, které bude mít po dosažení letiště Václava Havla v Praze, kdy pokud by došlo k vysazení i motoru č. 2, tak se na letěné trati nacházela místa, kde by při bezmotorovém letu nebylo možné dosáhnout vhodného letiště,

9. zatajil složkám řízení letového provozu ATC jednotlivých států průletu pravou povahou závady letounu (vysazení pohonné jednotky), a to až po hranice letové informační oblasti České republiky, kterým tak znemožnil efektivně řešit možný nenadálý vznik konfliktní situace a efektivní a bezpečné řešení v souvislosti s aktuálním okolním leteckým provozem,

kdy teprve v letové informační oblasti České republiky vyhlásil pilnostní signál „PAN PAN“ a řízení letového provozu oznámil let pouze s jedním funkčním motorem, kdy stevard a stevardky včetně vedoucí kabiny letounu si během předmětného jednomotorového letu prošli, co by museli dělat v případě nouzového přistání (Emergency landing), kdy následně dne 22. 8. 2019 v 09:06 hodin předmětný letoun přistál ve své cílové destinaci na letišti Václava Havla v Praze v České republice, kde na předmětný letoun čekala vozidla tzv. záchranného týmu,

čímž jako kapitán ve funkci velitele letadla při jednomotorovém letu letounu spojením kumulování vadných rozhodnutí, pokynů a rovněž také nepřerušením řetězce těchto jeho vadných rozhodnutí porušil důležité povinnosti vyplývající z jeho funkce velitele letadla a způsobil ohrožující stav a tímto způsobil nebezpečí předmětného letu TVS1125, dalšího leteckého provozu a současně bezpečnost v příslušné oblasti průletu letounu a takto vytvořil skutečné nebezpečí pro posádku a cestující letounu, lidi a majetek na zemi a ostatní letecký provoz nacházející se v trase letu v blízkosti předmětného letounu, kdy pouze okolnostmi nezávislými na vůli obviněného nedošlo k letecké nehodě, a tímto porušil zejména § 102 odst. 2 z.č. 49/1997 Sb., neboť jako osoba zúčastněná na civilním letectví byl povinen dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu, vydávány dle písm. a) Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, dle písm. b) Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie, a dle písm. c) Evropskou organizací pro bezpečnost letecké navigace (EUROCONTROL) a to ve znění přijatém Českou republikou zastoupenou Ministerstvem dopravy, kdy dále z SERA. 2010 písm. a) Odpovědnost za dodržování pravidel létání, vyplývá jeho odpovědnost jako velícího pilota letadla za daný let bez ohledu na to, řídil-li letadlo či nikoli, a ze SERA. 2015, vyplývá jeho pravomoc jako velícího pilota letadla mít s konečnou platností právo rozhodnout o provedení letu a dále z příručky pro výcvik letových posádek (FCTM) výrobce letounu vyplývá, že ve všech případech se od velícího pilota očekává, že bude postupovat bezpečně, a tímto se dopustil vědomé nedbalosti dle § 16 odst. 1 písm. a) tr. zákoníku, kdy tento vzhledem ke svým dlouholetým zkušenostem profesionálního pilota dopravních letadel a v předmětné době rovněž v postavení letového ředitele společnosti [REDAKCE], kde byl mj. též zodpovědný za provozní předpisy včetně výcviku pilotů, věděl, že může tímto způsobit leteckou

nehodu a tímto s vysokou mírou pravděpodobnosti smrt nebo těžkou újmu na zdraví celé posádky a všech cestujících předmětného letounu a dále nebezpečí pro obyvatele a majetek na zemském povrchu v dráze letu a okolní letecký provoz v blízkosti předmětného letounu, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takový následek nezpůsobí“,

podle § 159a odst. 1 písm. a) tr. řádu odevzdává Úřadu pro civilní letectví k projednání přestupku, neboť ve věci nejde o podezření ze spáchání trestného činu, ale jednání by mohlo být přestupkem podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Odůvodnění:

1. Dne 25. 6. 2021 bylo na základě pokynu státního zástupce Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 6 ze dne 17. 3. 2021, č. j. 2 ZN 2332/2019-38, usnesením policejního orgánu Policie ČR, Obvodní ředitelství policie Praha I, Služba kriminální policie a vyšetřování, odbor obecné kriminality, 9. oddělení obecné kriminality, č. j. KRPA-345923-88/TČ-2019-001179-6, podle § 160 odst.1 tr. řádu zahájeno trestní stíhání obviněného [REDAKCE] pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 odst. 1 alinea 1, odst. 2 písm. b) tr. zákoníku, kterého se měl obviněný dopustit jednáním uvedeným ve výroku tohoto usnesení. Napadené usnesení obviněný převzal dne 15. 7. 2021, jeho obhájce pak dne 23. 7. 2021. Dne 16. 7. 2021 podal obviněný prostřednictvím svého obhájce proti uvedenému usnesení stížnost, kterou podrobněji odůvodnil dne 5. 8. 2021.

2. Ve své stížnosti ze dne 16. 7. 2021 obviněný namítá, že nebyly splněny podmínky § 160 odst. 1 tr. řádu pro zahájení jeho trestního stíhání, neboť zjištěné skutečnosti dostatečně neodůvodňují závěr, že obviněný spáchal jakýkoliv trestný čin. Policejní orgán vychází z nesprávných skutkových informací a činí nesprávné právní závěry, trestné jednání obviněného je spatřováno i v postupech, které jsou zcela v souladu s právem, a z napadeného usnesení nevyplývá naplnění znaků skutkové podstaty přečinu obecného ohrožení z nedbalosti. Obviněný uvádí, že i pokud by se skutečně odchýlil od závazně předepsaných provozních postupů, nelze v tomto bez dalšího spatřovat naplněné znaky skutkové podstaty trestného činu. Pro obecné ohrožení je totiž dle judikatury typické rozpoutání takového nehodového děje, který je srovnatelný s živelním běsněním, jehož další průběh se následně vyvíjí nekontrolovatelně a bez vlivu pachatele iniciačního jednání. K ničemu takovému však nedošlo, neboť riziko vysazení druhého motoru letounu bylo zcela nepatrné, a i kdyby se tak stalo, letoun by nebyl neovladatelný. Obviněný dále připomíná zásadu subsidiarity trestní represe a napadá rovněž formální náležitosti napadeného usnesení, jehož odůvodnění podle jeho názoru obsahuje pouze kusé a obecné úvahy a postrádá argumentaci, ze které by vyplýval výrok o zahájení trestního stíhání.

3. V doplnění své stížnosti obviněný nejprve (nad rámec výše zmíněných argumentů) popisuje skutkové okolnosti případu. Připomíná, že již ve své výpovědi do úředního záznamu o podání vysvětlení zmínil, že se jednalo o tzv. otočkový let z Prahy na ostrov Samos a zpět. Let na Samos proběhl zcela bez problémů a při předletové přípravě a kontrole letounu nebylo zjištěno nic, co by bránilo dalšímu letu.

Palivo na obě cesty mělo letadlo již z Prahy, na ostrově netankovalo. Po startu zaznamenal obviněný s druhým pilotem zakolísání otáček motoru, toto však přičítal silnému bočnímu větru. K poklesu výkonu motoru č. 1 a jeho vysazení došlo až poté, co letoun dosáhl předepsané letové hladiny. Jelikož obviněný nebyl tzv. letícím pilotem, věnoval se komunikaci se středisky řízení letového provozu (dále jen „ATC“) a provádění postupů dle technických příruček. Po navázání spojení s ATC (obviněnému se to nejprve nedařilo z důvodu přetížení frekvence) obviněný informoval o technických problémech a požádal o povolení klesání na letovou hladinu 240, což byla maximální letová hladina při letu na 1 motor dle palubního počítače *Flight Management Computer*, jehož použití je v souladu s příručkou *Flight Crew Training Manual* (dále jen „FCTM“). V průběhu klesání byly prováděny úkony podle listu kontrolních úkonů při vysazení motoru, obviněný s druhým pilotem se pokusili motor znovu nastartovat postupy dle technické příručky, avšak bezvýsledně. Během dalšího letu prováděl obviněný kalkulace spotřeby paliva a jako vhodná letiště pro přistání určil Budapešť, Brno a Prahu. Ovladatelnost letounu byla po celou dobu zajištěna i pro případ výpadku druhého motoru, neboť fungovala elektrická hydraulická čerpadla. Před Budapeští obviněný opět provedl výpočet paliva, a když zjistil, že palivo bezpečně vystačí na let do Prahy, rozhodl se přistát až tam. Přistání v Praze pak proběhlo naprosto bezproblémově.

4. Obviněný popírá, že by se dopustil protiprávního jednání, je přesvědčen, že po vysazení motoru postupoval v souladu s platnou provozní příručkou *Operations Manual Part B*, v jejímž bodě 4.3 je mj. uvedeno, že při letu s jedním funkčním motorem musí posádka přijmout vhodná opatření k dosažení náhradního letiště pokud možno do 1 hodiny, což však není povinné. Obviněný tedy instrukci k přistání na náhradním letišti vyhodnotil jako nepovinnou, v průběhu letu však i tak vyhodnocoval, jaká jsou možná náhradní letiště, a v případě nepředvídatelných komplikací znemožňujících další let byl připraven rozhodnout o přistání na takovém letišti. Obviněný dále namítá, že ačkoliv u každého letu mohou teoreticky nastat okolnosti, které učiní letoun neovladatelným a povedou k nehodě, u letu TVS1125 taková situace nevznikla ani vzdáleně. Nelze proto tvrdit, jak uvádí policejní orgán, že by k nehodě nedošlo pouze okolnostmi nezávislými na jeho vůli. Samotný výpadek motoru je velmi vzácným jevem, u motoru CFM56-7B k němu dojde jen v 1,8 případech na 1 milion leteckých hodin, což obviněný demonstruje na grafu. Pokud jde o výpadek obou motorů, obviněný v dostupných statistikách nedohledal, že by k něčemu takovému u motorů uvedeného typu vůbec došlo. U staršího typu letounu a předchozího typu motoru pak k výpadku obou motorů došlo dvakrát, a to v důsledku průletu oblastí s mimořádnými srážkami a krupobitím, přičemž oba letouny nouzově přistály (články o zmíněných letech obviněný přiložil ke své stížnosti). V případě letu TVS1125 bylo počasí dobré a stabilní, bez rizika bouřek a krupobití. Obviněný také nesouhlasí s tvrzením policejního orgánu, že s druhým pilotem nemohli vědět, zda k zastavení motoru č. 1 nedošlo v důsledku kontaminace paliva. Jelikož bylo palivo naváženo z Prahy, tato skutečnost by se projevila již během letu z Prahy na Samos. Kontaminace paliva se jim proto zdála jako možná příčina vysazení motoru vysoce nepravděpodobná až vyloučená. I kdyby navíc k vysazení druhého motoru došlo, nestalo by se letadlo neovladatelným. V této souvislosti obviněný poukazuje na závěry znaleckého posudku ČVUT, Fakulty dopravní, Ústavu soudního znalectví v dopravě č. 1/2021, dle kterého je pravděpodobnost selhání druhého motoru řádově 1:300 000, a i pokud by k tomu došlo, bylo by letadlo schopné „doklouzat na vhodné letiště a přistát“.

5. Obviněný dále rozebírá skutkovou podstatu přečinu obecného ohrožení. Uvádí, že dle ustálené judikatury (obviněný zmiňuje rozhodnutí R I/1966, R 27/1967, R 62/1967, R 5/1969, NS 14/2002-T 343, B 2/1980-16-II a blíže se věnuje rozhodnutím NS 6 Tdo 1025/2007 a NS 3 Tdo 1600/2011-16, které se týkají oblasti dopravy) musí být kumulativně splněny 2 základní předpoklady. Těmito předpoklady jsou jednak živelný a neovladatelný průběh událostí, kdy vznik poruchy je závislý pouze na nahodilých okolnostech, které se zcela vymykají vlivu pachatele i ohrožených osob (nepostačuje tedy, pokud byla jednáním pachatele vytvořena toliko situace, v níž může nebezpečný následek vzniknout jen po splnění dalších podmínek v moci pachatele nebo dalších osob), jednak zcela bezprostřední ohrožení. Obviněný odmítá, že by tyto podmínky byly naplněny. Letoun byl ovladatelný, přistál zcela bezpečně a řídil jej druhý pilot - pokud by dle jeho názoru bylo namíště přistát na jiném vhodném letišti, mohl tento požadavek vznést. Letoun byl navíc konstruován tak, aby byl schopen bezpečně letět i na jeden motor a případně i přistát při výpadku obou motorů. Obviněný proto odmítá, že by svými pokyny vyvolal stav bezprostředního ohrožení letounu či jeho pasažérů.

6. V závěru své stížnosti obviněný znovu namítá, že by měla být uplatněna zásada subsidiarity trestní represe. Dle jeho názoru jednání, které je uvedeno ve výroku napadeného usnesení, není takové intenzity, aby je bylo nutné řešit prostředky trestního práva. Většina údajných pochybení má pouze administrativní charakter (chybně použitý signál, chybný výpočet letové hladiny, nevydaný pokyn k přípravě kabiny) a nemůže mít žádný vliv na průběh letu, a to ani ve svém souhrnu. Za ohrožující by bylo možné označit, avšak za zcela jiných okolností, jediné nepřistání na nejbližším letišti. Obviněný je přesvědčen, že pokud by jako kapitán letadla pochybil při výkonu své profese, bylo by namíště, aby toto pochybení bylo případně předmětem přezkumu ze strany Úřadu civilního letectví ve správním řízení. Z výše uvedených důvodů obviněný navrhuje, aby bylo napadené usnesení v plném rozsahu zrušeno.

7. Státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze se nejprve zabýval otázkou, zda jsou splněny formální předpoklady pro přezkoumání napadeného usnesení na podkladě podané stížnosti, přičemž zjistil, že stížnost je podle § 160 odst. 7 tr. řádu přípustná, byla podána oprávněnou osobou ve smyslu § 142 odst. 1 tr. řádu a § 41 odst. 2 tr. řádu a byla podána včas ve smyslu § 143 odst. 1 tr. řádu a § 60 odst. 1 tr. řádu. Státní zástupce proto dále přezkoumal podle § 147 odst. 1 písm. a), b) tr. řádu správnost výroků napadeného usnesení, jakož i jemu předcházející řízení, a došel k závěru, že stížnost je důvodná.

8. Z napadeného usnesení vyplývá, že policejní orgán staví své rozhodnutí zejména na obsahu *Závěrečné zprávy o odborném zjišťování příčin vážného incidentu letounu Boeing B737-800, poznávací značky OK-TVO letu TVS1125 z LGSM do LKPR ze dne 22. srpna 2019* (dále jen „*závěrečná zpráva*“) zpracované Ústavem pro odborné zjišťování leteckých nehod v červenci 2020, a na závěrech znaleckého posudku z oboru dopravy znaleckého ústavu Ústav soudního znalectví v dopravě, Fakulta dopravní, České vysoké učení technické v Praze ze dne 24. 2. 2021 (dále jen „*znalecký posudek*“).

9. Závěrečná zpráva uvádí, že selhání motoru č. 1 bylo způsobeno kontaminací palivové soustavy motoru, ve které byla expertízou zjištěna přítomnost třísek a fragmentů pocházejících převážně z motorového palivového čerpadla. K poškození

čerpadla došlo v důsledku provozu „na sucho“ bez přísunu paliva, které při běžném provozu funguje jako lubrikant. Závada byla patrně přítomna již před předemtným letem, neboť po předešlém letu byl řešen rozdíl otáček motoru č. 1 v porovnání s motorem č. 2 – tato závada byla ze strany techniků vyřešena mj. výměnou palivového filtru. Přestože k technické závadě došlo nezávisle na vůli obviněného, jako příčinu „vážného incidentu“ závěrečná zpráva v bodě 3.2 označuje vadný rozhodovací proces obviněného jako velitele letounu po ztrátě pohonné jednotky, který nebyl v souladu se závaznými postupy FCTM a příručky *Quick Reference Handbook* (dále jen „QRH“). Zpráva mj. zmiňuje ignorování a porušení letových provozních postupů, příslušných předpisů a bezpečnostních doporučení, vadné stanovení vhodného letiště pro provedení bezpečnostního přistání, vadné provádění palivové politiky, nepostupování podle zásad *Crew Resource Managementu* a vyloučení druhého pilota z rozhodovacího procesu a nedokončení postupu podle kontrolního seznamu nestandardních postupů *Non-Normal Checklist* bodem 10 „*Plan to land at the nearest suitable airport*“. V této kapitole zpráva rovněž uvádí, že nelze uspokojivě prokázat ani vyloučit, zda rozhodování obviněného jako velitele letounu a současně letového ředitele společnosti [REDAKCE] ovlivnily ekonomické aspekty situace. Závěrečná zpráva dále obsahuje podrobný rozbor rozhodovacího procesu obviněného, v němž vyjmenovává jeho jednotlivá konkrétní pochybení (např. neoznámení relevantních informací o povaze závady ATC, pozdní vyhlášení pilnostního signálu „PAN PAN“, nesprávný výpočet letové hladiny, nesprávný výpočet paliva, nepřistání na „nejbližším vhodném letišti“ v čase do 60 minut a ve vzdálenosti do 400 námořních mil) a hodnotí je metodou nejhoršího dopadu *Black Swan*.

10. Ze závěrů znaleckého posudku, který vychází mj. i ze závěrečné zprávy, vyplývá, že v důsledku jednání obviněného odporujícího provozním příručkám došlo ke snížení bezpečnosti letu, což mohlo s malou pravděpodobností, došlo-li by k selhání druhého motoru, vést k nehodě. Ačkoliv pravděpodobnost selhání druhého motoru (řádově 1:300 000) byla po celou dobu letu stejná, ve výsledku bylo vystavení se této možnosti více než dvakrát větší než přistání na nejbližším vhodném letišti. Pokud by skutečně došlo k selhání druhého motoru, bylo by letadlo za správných podmínek schopné doklouzat na vhodné letiště a přistát. Provoz dopravního letadla však obecně nepředpokládá situaci, kdy by došlo k vysazení obou motorů, z toho důvodu také nelze hovořit o bezpečném doletu – maximální vhodnou vzdálenost od vysazení motorů k letišti je možné stanovit mezi 90-100 km, ne více než 120 km. Při uvažování maximálního dokluzu 100 km je možné stanovit, že po trati, kterou letadlo letělo, se nacházela místa, odkud by nebylo možné dosáhnout letiště s dostatečně dlouhou dráhou. Jako rozumnou vzdálenost však zpracovatelé hodnotí vzdálenost 60 km – míst, kde se letiště v této vzdálenosti nenacházelo, bylo na trati z logiky věci podstatně více. K tomu, jakou měrou byla po vysazení jednoho z motorů ovlivněna ovladatelnost a říditelnost letadla, znalecký posudek uvádí, že říditelnost byla ovlivněna minimálně, letadlo však muselo klesnout do nižší letové hladiny, aby udrželo rychlost potřebnou pro let, a z této letové hladiny nemohlo stoupat rychleji než 100 ft/min – dosažení této rychlosti však nebylo zaručeno v letové hladině FL240, v níž se letadlo pohybovalo. I u bezmotorového letu by byla jistá říditelnost zachována, byla by však ovlivněna ovladatelnost z důvodu ovlivnění hydraulického systému. Letadlo bez funkčních motorů by muselo klesat, aby se v letu udrželo, nemohlo by stoupat, opakovat přiblížení a přistání, nebylo by zajištěno ani plné brzdění. Dle posudku vede vysazení obou motorů téměř vždy k nehodě - i při přistání

na letišti by došlo k poškození přistávacího zařízení, pravděpodobně i k vyjetí z dráhy, přistání do terénu pak vede vždy k totální ztrátě letounu a většinou i ke ztrátě na životech. Takové přistání by navíc, s ohledem na hustotu zalidnění v Evropě, představovalo ohrožení osob na zemi. Znalecký posudek dále zmiňuje, že odklonění letu na jiné než původně určené letiště by bylo ekonomicky náročné (jednalo by se o náklady v řádech milionů korun), čehož si byl obviněný pravděpodobně s ohledem na svou pozici v letecké společnosti vědom. V samotném závěru posudku je uvedeno, že chování obviněného bylo nepochybně v rozporu se zásadami provedení bezpečného letu, obviněný měl prokazatelně uvádět nepravdivé informace (nepoužil pilnostní zprávu, přestože tak měl učinit), nedodržel doporučené postupy a životy cestujících i osob na zemi mohly být prokazatelně ohroženy. Posudek obviněnému rovněž vytýká, že se rozhodl pokračovat v letu pouze s motorem č. 2, přestože byl před odletem z Prahy první důstojník mechaniky upozorněn na vibrace tohoto motoru.

11. Na základě výše uvedených zjištění policejní orgán (zjednodušeně řečeno) konstatoval, že obviněný během letu TVS1125 zásadně porušil bezpečnost tím, že ignoroval či porušil důležité povinnosti vyplývající z relevantních ustanovení závazných leteckých předpisů a bezpečnostních doporučení z manuálu o letových provozních postupech provozovatele, příručky QRH, palubní provozní příručky *Flight Crew Operating Manual*, příručky výrobce letounu FCTM a prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012 a pokračoval v jednomotorovém letu se 170 cestujícími a 6 členy posádky. Dle policejního orgánu je třeba, s ohledem na charakter letecké dopravy, klást na piloty dopravních letadel vyšší nároky než v jiných oborech lidské činnosti a lze po nich požadovat, aby při provozování svého povolání úzkostně plnili veškeré předpisy a bezpečnostní doporučení a minimalizovali tak možné nebezpečí, když úroveň bezpečnosti letectví zjevně reflektuje možný vznik velmi nebezpečných situací v rámci letecké přepravy. Pokud by vysazení jednoho ze dvou motorů neznamenal závažnou událost v rámci letu, nenařizovaly by letecké předpisy takové postupy, které nařizují. Policejní orgán konstatuje, že letoun doletěl do cílové destinace jen souhrou příznivých okolností, které byly nezávislé na vůli a schopnostech obviněného a které se mohly kdykoliv změnit – v průběhu letu mohlo např. dojít k další poruše či změně letových podmínek. Obviněný svými kumulovanými chybami, pokyny a rozhodnutími způsobil obecné nebezpečí, přičemž to, že nedošlo k fatálnímu následku, bylo jen dílem vyšší moci. Tím, že obviněný předpisy porušil opakovaně a téměř dvě hodiny (tj. téměř jednou tak dlouhou dobu, než mu nařizují letecké předpisy) letěl s jedním funkčním motorem, vystavil bezprostředně a bezohledně cestující a posádku možným fatálním následkům. Postup obviněného nazývá policejní orgán experimentem, jehož výsledek podléhal jen vyšší moci.

12. Ačkoliv lze s určitými názory a hodnoceními policejního orgánu souhlasit a ačkoliv jednání obviněného, které lze mít za dostatečně prokázané důkazy nashromážděnými ve spisovém materiálu, ve všech směrech nelze aprobovat, státní zástupce se neztotožňuje se závěrem policejního orgánu a dozorového státního zástupce, že obviněný svým jednáním naplnil skutkovou podstatu trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti podle § 273 tr. zákoníku.

13. Zmíněný trestný čin spáchá ten, kdo z nedbalosti v zákoně uvedeném či obdobným jednáním způsobí obecné nebezpečí (alinea 1 – první základní skutková podstata) nebo takové obecné nebezpečí zvýší nebo ztíží jeho odvrácení nebo

zmírnění (alinea 2 – druhá základní skutková podstata). Obecným nebezpečím se rozumí stav, při kterém hrozí bezprostředně a zcela konkrétně vznik konkrétní vážné poruchy vydávající lidi (dle judikatury přinejmenším 7 osob¹) v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví anebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu. Ačkoliv tedy nemusí skutečně dojít ke způsobení specifické poruchy, běh událostí se musí k jejímu vzniku (přinejmenším) výrazně přibližovat. Nepostačuje proto, pokud pachatel svým jednáním toliko navodí situaci, za níž může potenciálně dojít ke způsobení smrti či těžké újmy na zdraví přinejmenším 7 osob nebo škody velkého rozsahu na cizím majetku, avšak pouze za dosud nenaplněných podmínek a okolností, které mohou (ale nemusí) nastat a které jsou v moci pachatele či jiných osob.² Znakem obecného nebezpečí je totiž jistá živelnost a neovladatelnost běhu událostí, při kterých je vznik poruchy závislý (zejména) na nahodilých okolnostech z dosahu pachatele či ohrožených osob³ - např. u trestných činů spáchaných v dopravě se vyžaduje, aby vozidlo bylo fakticky mimo kontrolu pachatele.

14. Pro naplnění objektivní stránky skutkové podstaty v alinea 1 je dále nutné, aby obecně nebezpečný následek (vydání lidí v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví anebo cizího majetku v nebezpečí škody velkého rozsahu) byl způsoben obecně nebezpečným jednáním pachatele. Za obecně nebezpečné jednání považuje zákon zapříčinění požáru, povodně nebo škodlivého účinku výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo jiné podobně nebezpečné jednání, které je co do svých škodlivých účinků a schopnosti vyvolat obecné nebezpečí srovnatelné s výše uvedeným jednáním⁴ - dle judikatury se může podle konkrétních okolností jednat např. o vyvolání paniky na stadionu, vytvoření podmínek pro havárii vlaků, lodi, letadla či autobusu, jízdu na dálnici v protisměru apod.⁵ Byť obecně nebezpečné jednání pachatele nemusí být jedinou příčinou obecně nebezpečného následku, v zásadě platí, že toto jednání musí být způsobitelné (samo o sobě či ve spolupůsobení s jinou příčinou) obecně nebezpečný následek způsobit.⁶ V případě skutkové podstaty podle alinea 2 zde již existuje obecné nebezpečí vyvolané lidským jednáním (pokud bylo obecné nebezpečí vyvoláno nezávisle na lidské vůli, bude jednání pachatele kvalifikováno podle alinea 1), které pachatel svým jednáním zvýší (přispěje k jeho větší intenzitě či jeho většímu rozšíření – např. přidá do ohně hořlavinu) či ztíží jeho odvrácení či zmírnění (maří či brání provedení

¹ usnesení Nejvyššího soudu ČSR ze dne 18. 1. 1982, sp. zn. 7 To 55/81, publikované jako č. 39/1982 sb. rozh. tr.

² SOTOLÁŘ, Alexander. § 272 Obecné ohrožení. In: DRAŠTÍK, Antonín, Robert FREMR, Tomáš DURDÍK, Miroslav RŮŽIČKA, Alexander SOTOLÁŘ aj. *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2021-9-9]. ASPI_ID KO40_2009CZ. Dostupné v Systému ASPI. ISSN: 2336-517X., srov. např. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 6. 2. 1967, sp. zn. 11 Tz 67/66, publikované jako č. 27/1967 sb. rozh. tr., a ze dne 22. 8. 1962, sp. zn. 8 Tz 48/62, publikované jako č. 3/1963 sb. rozh. tr., či zpráva Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 15. 12. 1965, sp. zn. Pls 7/65, publikovaná jako č. I/1966 sb. rozh. tr.

³ ŠÁMALOVÁ, Milada. § 272 [Obecné ohrožení]. In: ŠÁMAL, Pavel a kol. *Trestní zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 2770

⁴ SOTOLÁŘ, Alexander. § 272 Obecné ohrožení... *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI].

⁵ ŠÁMALOVÁ, Milada. § 272 [Obecné ohrožení]... *Trestní zákoník*. s. 2773

⁶ SOTOLÁŘ, Alexander. § 272 Obecné ohrožení... *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI]., srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSR ze dne 11. 8. 1970, sp. zn. 7 To 7/70, publikované jako č. 47/1970 sb. rozh. tr.

potřebných opatření – např. zadržuje léčiva, odstraní protipožární prostředky, zničí nástroje sloužící k opravě).⁷

15. Pokud jde o subjektivní stránku, vyžaduje se zavinění z nedbalosti (§ 16 odst. 1 písm. a), b) tr. zákoníku) – postačí tedy, aby pachatel vědět měl a mohl, že by svým (obecně nebezpečným) jednáním mohl způsobit obecné nebezpečí, respektive již existující obecné nebezpečí prohloubit. Ani nevědomou nedbalost pachatele však nelze v trestním právu presumovat, vždy musí být prokázáno, že pachatel nezachoval takovou potřebnou míru opatrnosti, ke které je v rámci okolností povinen a kterou je podle svých subjektivních možností schopen dodržovat. Zásadně přitom platí, že nelze po pachateli požadovat vyšší míru opatrnosti, než kterou stanovují právní předpisy či jiná uznávaná pravidla. Aby mohla být dovozena trestní odpovědnost za nedbalostní trestný čin, je také třeba, aby účelem právního předpisu či pravidla, které pachatel porušil, bylo zabránit následkům právě toho druhu, jaký předpokládá skutková podstata a jaký v konkrétním případě nastal, přičemž mezi porušením povinnosti ze strany pachatele a následkem musí být dána příčinná souvislost.⁸ Zároveň je nutné, aby pachatel věděl, či vědět měl a mohl, že porušením takového předpisu může způsobit obecně nebezpečný následek či obecné nebezpečí zvýšit, odvrátit jeho zmírnění apod.⁹ Dále je důležité poznamenat, že při posuzování, zda skutečně došlo ke vzniku obecného nebezpečí, je vždy nutno brát v úvahu všechny okolnosti konkrétního případu (povahu a způsob provedení činu, čas a místo jeho provedení, účinnost použitých prostředků apod.).¹⁰ Nelze tak *a priori* říci, že každé způsobení požáru či například jízda na dálnici v protisměru, bude představovat obecné ohrožení.

16. Přečinu obecného ohrožení z nedbalosti v jeho kvalifikované skutkové podstatě podle § 272 odst. 1 alinea 1, odst. 2 písm. b) tr. zákoníku, jejíž naplnění je obviněnému kladeno za vinu, se dopustí ten, kdo obecně nebezpečným jednáním způsobí obecné nebezpečí a čin spáchá proto (respektive tím), že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle (případně na základě) zákona. Důležitou povinností se v kontextu tohoto ustanovení rozumí taková povinnost, s jejímž porušením je zpravidla spojen vznik obecného nebezpečí a jejíž porušením také obvykle vede ke způsobení těžké újmy na zdraví, ztráty na životech nebo vysokých materiálních škod. Aby bylo možné konstatovat naplnění znaků skutkové podstaty, musí pak být porušení důležité povinnosti v příčinné souvislosti se způsobením obecného nebezpečí.¹¹

17. Státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze má za to, že výše uvedené podmínky nebyly v tomto případě naplněny, neboť z napadeného rozhodnutí ani ze spisového materiálu nelze mít za to, že by obviněný svým jednáním způsobil obecné nebezpečí tak, jak je chápáno naukou a judikaturou, tj. konkrétní a bezprostřední nebezpečí vzniku letecké havárie. Letadlo bylo, dle znaleckého posudku, i s jedním funkčním motorem ovladatelné a říditelné (byť byla do jisté míry omezena jeho schopnost provádět určité manévry a reagovat na určité situace) - není tedy možné hovořit o živelném průběhu, který je pro stav obecného

⁷ ŠÁMALOVÁ, Milada. § 272 [Obecné ohrožení]... *Trestní zákoník*. s. 2773

⁸ ŠÁMAL, Pavel. § 16 [Nedbalost]... *Trestní zákoník*. s. 238-239

⁹ ŠÁMALOVÁ, Milada. § 273 [Obecné ohrožení z nedbalosti]... *Trestní zákoník*. s. 2783

¹⁰ ŠÁMALOVÁ, Milada. § 272 [Obecné ohrožení]... *Trestní zákoník*. s. 2770

¹¹ SOTOLÁŘ, Alexander. § 273 Obecné ohrožení z nedbalosti... *Trestní zákoník: Komentář* [Systém ASPI].

nebezpečí typický. Obviněný s druhým pilotem měli nad letadlem kontrolu a úspěšně s ním přistáli v cílové destinaci na letišti v Praze. Let samotný pak proběhl bez jakýchkoliv dalších komplikací a nedošlo ke zranění osob ani k majetkovým škodám. Ze skutkového stavu tak, jak byl zjištěn, přitom nevyplývá, že by se tak stalo jen vlivem šťastné náhody. V tomto směru vyznívají i znalecký posudek a závěrečná zpráva, o něž se policejní orgán opírá - možnost vzniku letecké nehody totiž spojují pouze se situací, kdyby v průběhu letu došlo k dalším komplikacím, zejména k vysazení druhého motoru letadla. Nic takového se však v tomto případě nestalo a nic nenasvědčuje tomu, že by vznik takovéto poruchy bezprostředně hrozil, když pravděpodobnost vysazení druhého motoru je dle znaleckého posudku přibližně 1:300 000. Tato pravděpodobnost přitom z logiky věci byla stejná (stejně jako pravděpodobnost jakékoliv jiné nečekané závady) každou minutu letu, tj. okamžitě po selhání 1. motoru i těsně před přistáním. Třebaže obviněný tím, že s letadlem letěl podstatně déle, než doporučují / ukládají příslušné příručky, prodloužil dobu, kdy toto nebezpečí hrozilo, rozhodně nelze tvrdit, že by v důsledku delšího času stráveného ve vzduchu došlo ke způsobení bezprostředního ohrožení. Závěry závěrečné zprávy, že obviněný „ohrozil bezpečnost letu“, že „společně s tím byla snížena bezpečnost letového provozu a současně bezpečnost v příslušné oblasti průletu“, a konstatování znaleckého ústavu, že „životy cestujících prokazatelně mohly být ohroženy“ nelze interpretovat tak, že zde byla prokázána existence obecného nebezpečí. Posouzení této otázky je zcela v kompetenci orgánů činných v trestním řízení, které mají vyhodnotit, zda zjištěné skutkové okolnosti nasvědčují tomu, že se jednalo skutečně o konkrétní a bezprostřední hrozbu a nikoliv „pouze“ o snížení bezpečnosti obecně velmi bezpečného způsobu dopravy.

18. Je-li pak ohrožení dovozováno mj. z toho, že obviněný nemohl s jistotou vědět, čím bylo způsobeno selhání motoru č. 1 a zda příčinou nebyla kontaminace paliva, lze poukázat na argumentaci obviněného i druhého pilota [REDAKCE] (viz úřední záznam o podání vysvětlení podle § 158 odst. 6 tr. řádu ze dne 29. 1. 2020), že pokud by závada byla způsobena kontaminací paliva, projevila by se již v průběhu letu z Prahy na ostrov Samos. Obviněný skutečně mohl oprávněně předpokládat, že se o takovou vadu nejedná a že nebezpečí selhání druhého motoru není nikterak statisticky zvýšené. Především je však nutné zdůraznit, že v situaci, kdy příčinou závady motoru nebyla kontaminace paliva (jak vyplývá ze závěrečné zprávy), není rozhodné, zda obviněný mohl či nemohl tuto závadu, která ve skutečnosti přítomna nebyla, předpokládat či nikoliv. Jelikož u nedbalostních trestných činů nepřichází z povahy věci v úvahu pokusné jednání, je rozhodující toliko skutečný stav věci, tj. zda, jaké a nakolik bezprostřední nebezpečí existovalo a čím bylo způsobeno. Naprosto tedy nejsou relevantní zvažované následky bezmotorového letu a nouzového přistání. Jedná se totiž o následky, které by teoreticky mohly nastat, pokud by došlo k naplnění ještě dalších podmínek, které však naplněny nebyly, přičemž nic nenasvědčovalo tomu, že by jejich naplnění reálně hrozilo. Tzv. *Black swan* scénáře je pak nutné odmítnout již z jejich samotné definice (viz str. 37 závěrečné zprávy), neboť se má jednat o takové události, které jsou nepředvídatelné a nad rámec toho, co se od situace očekává - obecně nebezpečí naproti tomu musí být konkrétní a reálné a do jisté míry očekávatelné (tak, aby mohlo být zahrnuto zaviněním pachatele).

19. Pokud jde o jednotlivá pochybení, která jsou obviněnému ze strany policejního orgánu vytýkána a v jejichž kumulaci policejní orgán spatřuje obecně nebezpečné

jednání, jedná se skutečně, jak tvrdí obviněný, vesměs o drobná pochybení, zčásti administrativní povahy. Ačkoliv obviněný svým nepředpisovým postupem patrně do jisté míry snížil bezpečnost letu, nejednalo se o snížení do té míry, aby bylo možné hovořit o obecně nebezpečném jednání. Tento závěr se odráží i ve skutkové větě napadeného usnesení, v níž jsou uvedeny toliko hypotetické důsledky pochybení obviněného, nikoliv však důsledky, které skutečně a bezprostředně hrozily.

20. Celým napadeným usnesením prostupují úvahy „co by kdyby“, které jsou patrné již v jeho prvním bodě. Policejní orgán zde uvádí, že bez neoznámení pravé povahy technické závady a nepoužití pilnostního kódu středisko ATC „*by... nebylo schopno správně zhodnotit bezpečnostní a provozní aspekty, a tak zabezpečit letounu a okolnímu provozu bezpečné vertikální rozestupy*“, nikterak však nereflektuje, že k situaci, v níž by nesprávné informování ATC bylo fakticky relevantní (tj. v situaci, kdy by bylo nutné např. řešit hrozící kolizi), nedošlo, přičemž s ohledem na četnost leteckých nehod toto nelze považovat za pouhou šťastnou náhodu. Jak již bylo zdůrazněno výše, letadlo doletělo bez problémů na místo určení, zjevně bez toho, aby se muselo ve vzduchu komukoliv překotně vyhýbat apod. V bodě 9, kde policejní orgán jinými slovy popisuje totožné jednání obviněného, je uvedeno, že obviněný svým jednáním „*znemožnil efektivně řešit možný nenadálý vznik konfliktní situace a efektivní a bezpečné řešení v souvislosti s aktuálním okolním leteckým provozem*“. Obviněnému tak není kladeno za vinu, že by přímo ohrozil letoun, nýbrž že pokud by došlo ke krizi (čemuž nic nenasvědčovalo), bylo by její řešení méně efektivní. K tomuto se navíc sluší dodat, že kdyby k takové situaci skutečně došlo, nic obviněnému nebránilo sdělit ATC veškeré informace o technickém stavu letadla, přičemž nelze presumovat, že by v takovém případě bylo již příliš pozdě a nevyhnutelně by muselo dojít k nehodě. Zároveň operátorovi střediska ATC nic nebránilo se případně, na základě informací o technickém problému a klesání do nižší letové hladiny, obviněného doptat, jaká je skutečná povaha problému. Opět zde tedy absentuje bezprostřednost hrozby.

21. K bodu 6, kde je konstatováno, že obviněný v důsledku nesprávného výpočtu paliva potřebného k doletu letounu „*nemohl mít při přeletu k letišti Václava Havla Praha jistotu, že nezačne spotřebovávat palivo z minimální vypočtené rezervy (FMS RES)*“, lze uplatnit podobnou argumentaci jako v případě námítky, že obviněný nemohl vědět, zda došlo či nedošlo ke kontaminaci paliva. Faktem totiž je, že ačkoliv se přesná obviněným vypočtená hodnota nemusela shodovat se skutečným stavem paliva, palivo bylo dostačující pro dosažení letiště Václava Havla v Praze a dle závěrečné zprávy i pro dosažení náhradního letiště v Drážďanech (byť by muselo být palivo čerpáno z rezervy). Obdobně k bodům 2 a 3, kde je obviněnému vytýkán nesprávný výpočet letové hladiny, je možno uvést, že byť obviněný neletěl v předpisové hladině FL220, hladina FL240, kterou zvolil a která byla jen o málo vyšší, byla k letu s jedním motorem zjevně rovněž vhodná. Jelikož obviněný tuto letovou hladinu řádně nahlásil a dle všeho se v ní po dobu letu pohyboval, není zřejmé, v čem byl postup obviněného natolik rizikový. Zde lze také poukázat na závěry znaleckého posudku, dle kterého se s ohledem na to, že správná výška byla o jednu hladinu nižší „*dá předpokládat, že dosažitelná vertikální rychlost byla k 100ft/min (pozn. – jedná se o maximální možnou rychlost stoupání) velmi blízko*“.

22. V bodě 4 měl obviněným svým „*vysokým velitelským gradientem*“ vyloučit druhého pilota [REDAKCE] z rozhodovacího procesu, což nejenže není relevantní, ale navíc tato výtku nekoresponduje se zdůrazňovanou odpovědností

obviněného jakožto velícího důstojníka za průběh letu. Tato skutečnost (lze-li ji mít vůbec za prokázanou) navíc neměla žádný negativní vliv na průběh letu. Rovněž nutno připomenout, že obviněný letoun neřídil, druhý pilot tak z podstaty věci nemohl být z rozhodování o dalším průběhu letu zcela vyloučen. Ještě méně relevantní je údajné pochybení obviněného v bodě 7 spočívající v tom, že nedal pokyn k přípravě na evakuaci – jak již bylo několikrát zopakováno výše, letadlo do cílové destinace doletělo bez jakýchkoliv dalších problémů, k evakuaci tak nebyl žádný objektivní důvod. Co se týče pochybení spočívajícího v tom, že obviněný nepřistál na nejbližším vhodném letišti, respektive toto určil nesprávně v rozporu s příručkami (bod 5 a 8), lze odkázat na výše uvedené, že samotný jednomotorový let nepředstavoval obecné nebezpečí a že neexistovalo reálné nebezpečí vynechání druhého motoru. Zároveň je třeba dát za pravdu obviněnému, že z textu bodu 4.3 příručky *Operations Manual Part B* ani z jiné příručky, která je součástí spisového materiálu, nevyplývá striktní povinnost při jednomotorovém letu přistát na nejbližším vhodném letišti do 60 minut.

23. Bezprostřední ohrožení představující obecné nebezpečí nevyplývá ani ze závěrečné části skutkové věty, kde je pouze obecně konstatováno, že obviněný ohrozil bezpečnost leteckého provozu a že věděl, že svým jednáním může způsobit leteckou nehodu „*a tímto s vysokou mírou pravděpodobnosti smrt nebo těžkou újmu na zdraví celé posádky a všech cestujících*“. Policejní orgán zcela opomenul, že ačkoliv při letecké nehodě je skutečně vysoká míra pravděpodobnosti velmi závažných následků, míra pravděpodobnosti toho, že k nehodě skutečně dojde, je (obecně i v tomto konkrétním případě) velmi nízká.

24. Lze tedy konstatovat, že skutková věta nekoresponduje s větou právní, neboť z ní nevyplývá naplnění skutkové podstaty podle § 273 tr. zákoníku. Pokud by se jednalo toliko o jazykovou neobratnost policejního orgánu a naplnění skutkové podstaty by vyplývalo ze spisového materiálu, bylo by tento nedostatek snad možné překlenout, o takovou situaci se však nyní, jak bylo rozebráno výše, nejedná.

25. Závěrem státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze podotýká, že je nepochybně žádoucí, aby byly na osoby pilotů kladeny zvýšené požadavky co do profesionality a dodržování předepsaných postupů. Skutečnost, že došlo k jejich několikanásobnému (a z pohledu expertů na leteckou dopravu snad i podstatnému) porušení, však nemůže suplovat absenci obecného nebezpečí, které není možné presumovat pouze s odkazem na povahu letecké dopravy a možnost vzniku velmi nebezpečných situací. Lze souhlasit, že pravidla jsou detailně a striktně nastavená proto, aby reflektovala skutečnost, že v letecké dopravě může dojít k nedozírným škodám a ztrátám na životech, z tohoto však nelze automaticky dovozovat, že každý postup v rozporu s nimi konstituuje reálné a bezprostřední ohrožení. Vždy, a letecká doprava v tomto ohledu není výjimkou, je nutné vzít v úvahu konkrétní okolnosti případu a tyto pak zhodnotit ve světle závěrů nauky a rozhodovací praxe.

26. V této souvislosti státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze jen na okraj poznamenává, že obviněným zdůrazněná rozhodnutí Nejvyššího soudu jsou pro srovnání s touto věcí obzvláště vhodná, neboť na nich lze jednoduše demonstrovat obecná pravidla pro dovození odpovědnosti za trestný čin obecného ohrožení v dopravě. Ve věci, v níž rozhodoval Nejvyšší soud svým usnesením ze dne 18. 1. 2012, sp. zn. 3 Tdo 1600/2011-16, Nejvyšší soud rozhodnutí odvolacího soudu, kterým byl obviněný uznán vinným přečinu obecného ohrožení z nedbalosti,

zrušil mj. také z důvodu, že obviněný měl nad vozidlem s částečně nefunkčním brzdovým systémem do jisté míry kontrolu, a nejednalo se tak o „rozpoutání takového nehodového děje, který je srovnatelný s živelným běsněním, jehož další průběh se následně vyvíjí naprosto nekontrolovatelně a bez vlivu pachatele iniciačního jednání“. Ve věci vedené pod sp. zn. 6 Tdo 1025/2007 se obviněný dopustil závažného porušení předpisů, a to řízení pod vlivem alkoholu a jízdy v protisměru po dálnici. Nejvyšší soud však ve svém zrušovacím usnesení ze dne 31. 10. 2007 konstatoval, že ačkoliv takovýmto způsobem jízdy může být vyvoláno obecné nebezpečí, k tomuto závěru nelze dojít bez dalšího a otázku, zda k tomu skutečně došlo, je třeba posuzovat s ohledem na všechny konkrétní okolnosti jízdy (způsob jízdy, její rychlost, délku jízdy a dobu jejího trvání, typ a hmotnost řízeného motorového vozidla, hustotu provozu v době jízdy, možnost skutečně hrozícího střetu s jinými motorovými vozidly, charakter těchto vozidel atd.). Jinými slovy, podle Nejvyššího soudu ani velmi závažné a několikanásobné porušení předpisu samo o sobě nestačí k tomu, aby mohla být dovozena trestní odpovědnost pro trestný čin obecného ohrožení.

27. S ohledem na všechny shora uvedené skutečnosti proto napadené usnesení nemohlo obstát a státní zástupce Městského státního zastupitelství v Praze rozhodl o jeho zrušení. Jelikož zároveň dospěl k závěru, že skutková zjištění policejního orgánu jsou úplná (policejní orgán si obstaral veškeré důkazy, které by mohly přispět k objasnění věci), neshledal podmínky pro postup podle § 149 odst. 1 písm. b) tr. řádu. Dle státního zástupce Městského státního zastupitelství v Praze je zjevné, že ani další trvání prověřování by nemohlo přinést taková zjištění, která by mohla ovlivnit výše uvedené závěry. V úvahu nepřichází ani naplnění skutkové podstaty jiného trestného činu, neboť nedošlo ke způsobení poruchového následku a obviněného nelze shledat jiné než nedbalostní zavinění – nelze tedy dovodit trestní odpovědnosti pro pokus poruchového trestného činu. Jednání obviněného by však teoreticky mohlo naplňovat skutkovou podstatu některého z přestupků podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, např. z přestupku podle § 92 odst. 3 písm. c) zákona. Proto byla věc odevzdána Úřadu pro civilní letectví, který je příslušným správním orgánem k projednávání přestupků podle zmíněného zákona.

Poučení:

Proti tomuto usnesení není stížnost přípustná.

Praha 24. září 2021

JUDr. Stanislav Potužník, v.r.
státní zástupce
Za správnost: Iveta Dundrová