

Usnesení Krajského soudu v Plzni ze dne 15.10.1997, sp. zn. 8 To 343/97, ECLI:CZ:KSPL:1997:8.TO.343.1997.1

Číslo: 52/1998

Právní věta: Vojenská letiště jsou obecně prospěšnými zařízeními ve smyslu ustanovení § 182 odst. 1 písm. f) tr. zák. Jestliže pachatel vědomě vjede s osobním vozidlem na startovací dráhu, může způsobit následek uvedený ve skutkové podstatě tohoto trestného činu, tedy ohrozit provoz tohoto zařízení.

Soud: Krajský soud v Plzni

Datum rozhodnutí: 15.10.1997

Spisová značka: 8 To 343/97

Číslo rozhodnutí: 52

Číslo sešitu: 9

Typ rozhodnutí: Usnesení

Hesla: Poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení

Předpisy: 140/1961 Sb. § 182 odst. 1 písm. f

Druh: Rozhodnutí ve věcech trestních

Sbírkový text rozhodnutí:

Č. 52

Vojenská letiště jsou obecně prospěšnými zařízeními ve smyslu ustanovení § 182 odst. 1 písm. f) tr. zák. Jestliže pachatel vědomě vjede s osobním vozidlem na startovací dráhu, může způsobit následek uvedený ve skutkové podstatě tohoto trestného činu, tedy ohrozit provoz tohoto zařízení.

(Usnesení Krajského soudu v Plzni ze dne 15. 10. 1997 sp. zn. [8 To 343/97](#))

K odvolání obžalovaného zrušil Krajský soud v Plzni rozsudek Okresního soudu Plzeň-sever ze dne 7. 5. 1997 sp. zn. 2 T 127/96 a věc vrátil tomuto soudu, aby ji v potřebném rozsahu znovu projednal a rozhodl.

Z odůvodnění:

Rozsudkem Okresního soudu Plzeň-sever ze dne 7. 5. 1997 sp. zn. 2 T 127/96 byl obžalovaný M. F. uznán vinným, že dne 19. 2. 1996 v době probíhajícího letového provozu na vojenském letišti Líně nejprve telefonicky vyhrožoval důstojníkovi ve službě stálého řídicího létání tak, že pokud přistane ještě jedno letadlo ve směru od obce Nová Ves, vjedou občané této obce se svými automobily na přistávací plochu. V čase tohoto telefonátu ve 12.15 hod. přistálo na letišti vojenské letadlo a v čase

12.30 hod. přistálo letadlo MIG 21, které mělo množství paliva pouze na nezbytný přistávací manévr. Ve 12.30 hod., kdy letadlo MIG 21 ještě pojíždělo po pojízděcí dráze na stojánku, vjel obžalovaný svým automobilem do prostoru přistávací dráhy, dále na vzletovou a přistávací dráhu a na pojízděcí dráhu a projel asi ve vzdálenosti 40 m od řídicí věže, přičemž troubil a výhrůžně gestikuloval. Dále vjel ke stanovišti Letecké záchranné služby, odkud po pojízděcí dráze podniku Škoda Air odjel k bráně Nová Ves, kde objekt letiště opustil.

Toto jednání okresní soud kvalifikoval jako trestný čin obecného ohrožení podle § 179 odst. 1 tr. zák. a za použití § 40 odst. 1 tr. zák. obžalovanému uložil trest odnětí svobody v trvání dvou let, jehož výkon podmíněně odložil na zkušební dobu v trvání tří let. Podle § 59 odst. 2 tr. zák. byl obžalovanému uložen zákaz vstupu do prostoru vojenského letiště Líně bez předchozího písemného povolení příslušného odpovědného pracovníka vojenského letiště.

Proti tomuto rozsudku podal obžalovaný v zákonné lhůtě odvolání, které odůvodnil prostřednictvím svého obhájce. V odůvodnění odvolání poukázal na to, že v uvedený den vzlétly pouze dva letouny MIG 21, jeden z nich obžalovaný viděl přistávat, druhý přistávat slyšel. Věděl, že ve vzduchu žádné letadlo není a před svým vjezdem na letiště se ještě přesvědčil, že je vše v pořádku. Obžalovaný dále trval na tom, že prostor letiště není označen tabulemi jako vojenský prostor a že v době, kdy jel po letištní ploše, nesvítila červeně světla semaforu. Obžalovaný dále nepovažoval zejména právní kvalifikaci podle § 179 odst. 1 tr. zák. za správnou. K naplnění skutkové podstaty trestného činu obecného ohrožení podle citovaného ustanovení je podle č. 3/1963 Sb. rozh. tr. nutné, aby hrozily lidem bezprostředně a konkrétně nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizímu majetku škoda velkého rozsahu. Podle č. 27/1967 Sb. rozh. tr. je pro stav nebezpečí typická živelnost a neovladatelnost průběhu událostí, při níž je vznik poruchy závislý na nahodilých okolnostech vymykajících se vlivu pachatele. Nestací tedy pouze, jestliže jednáním pachatele byla pouze vytvořena taková situace, z níž by obecně nebezpečný následek za určitých dalších podmínek teprve mohl vzniknout. Kromě toho obžalovaný neměl v úmyslu způsobit obecné ohrožení, chtěl pouze vynadat velícímu důstojníkovi za to, co přistávající letadla způsobila jeho dceři. Zdravotní stav dcery obžalovaného, její opakující se šok, je z lidského hlediska pochopitelný motiv jednání obžalovaného. Z uvedených důvodů tedy obžalovaný navrhl, aby napadený rozsudek byl zrušen a věc vrácena soudu prvního stupně k novému projednání a rozhodnutí, eventuálně aby obžalovaný byl podle § 226 písm. b) tr. ř. zproštěn obžaloby.

Krajský soud z podnětu podaného odvolání přezkoumal podle § 254 odst. 1 tr. ř. zákonnost a odůvodněnost všech výroků napadeného rozsudku, správnost postupu řízení, které rozsudku předcházelo, přihlížel přitom i k vadám, které nebyly odvoláním vytýkány, a shledal, že odvolání obžalovaného je důvodné.

Okresní soud se nevypořádal se všemi skutkovými okolnostmi důležitými pro rozhodnutí, skutková zjištění zůstala neúplná a nejasná a okresní soud proto nedospěl k jednoznačným závěrům skutkovým ani ke správným závěrům o právní kvalifikaci. Napadený rozsudek je předčasný a ne zcela správný.

Je nutno přisvědčit hlavnímu argumentu odvolání obžalovaného, že totiž v dané věci nebylo bezpečně prokázáno, že by došlo k bezprostřednímu ohrožení života, zdraví či majetku, jak to ustanovení § 179 odst. 1 tr. zák. předpokládá. Okresní soud použitou právní kvalifikaci odůvodňuje tím, že obžalovaný vytvořil podmínky pro eventuální havárii přistávajícího letadla. Blíže tuto situaci nepopisuje a z provedených důkazů je zřejmé, že v době, kdy obžalovaný vjel na letištní plochu, žádné letadlo ve vzduchu nebylo, nepřistávalo a poslední MIG 21 pojížděl po pojízděcí dráze na stojánku. Soud se blíže nezabýval otázkou, ve kterých místech letiště se toto letadlo nacházelo a zda mohlo vůbec eventuálně zkřížit dráhu automobilu obžalovaného. Hrozba přistání jiných letadel byla pouze teoretická, mohla nastat, ale ve skutečnosti k této situaci uvedeného dne nedošlo. Podle názoru

krajského soudu taková stále trvající hrozba může nastat zejména na větších civilních letištích s hustým provozem, kde častěji a pravidelněji přistává větší množství letadel, přičemž část ještě pojíždí po ploše letiště. V dané věci však jde o vojenské letiště s omezeným provozem a v daný okamžik bezprostřední ohrožení zřejmě fakticky nenastalo. Odůvodněné závěry však bude možno učinit až poté, co okresní soud doplní dokazování (v dále naznačeném směru), protože se dosud nevyřadil se všemi okolnostmi významnými pro rozhodnutí.

Za daných okolností není však vyloučeno jednání obžalovaného kvalifikovat jako trestný čin poškozování a ohrožování provozu obecně prospěšného zařízení podle § 182 odst. 1 písm. f) tr. zák., popřípadě též podle § 182 odst. 2 písm. a) tr. zák. Tohoto trestného činu se dopustí ten, kdo úmyslně ohrozí provoz obecně prospěšného zařízení a takovým činem způsobí poruchu provozu obecně prospěšného zařízení. Ustanovením § 182 odst. 1 tr. zák. je přitom poskytována ochrana např. veřejnému telekomunikačnímu zařízení, poště, zařízení pro hromadnou veřejnou dopravu (písm. a/), energetickému a vodárenskému zařízení (písm. c/), podmořskému kabelu či podmořskému potrubí (písm. e/), obrannému nebo ochrannému zařízení proti leteckým a jiným podobným útokům nebo jejich následkům (písm. f/), jakož i podobnému obecně prospěšnému zařízení (písm. g/). Podle názoru krajského soudu jsou vojenská letiště obecně prospěšným zařízením ve smyslu ustanovení § 182 odst. 1 písm. f) tr. zák., neboť jsou obranným zařízením proti leteckým útokům. Okresní soud se touto možností kvalifikace nezabýval a nezaměřil dokazování ani tímto směrem.

Je tedy nutno dokazování doplnit. Především je nutno příslušnými dotazy, tedy vyžádáním příslušných zpráv, plánů, záznamů či hlášení, nebo výsledkem odpovědných pracovníků či zaměstnanců letiště zjistit, jaký provoz byl na den 19. 2. 1996 plánován, co se konkrétně uskutečnilo, k jakým změnám došlo v důsledku zastavení provozu v uvedený den a zda z tohoto důvodu vznikla vojenskému letišti majetková škoda a jaká, či zda došlo k poruše v provozu, v jakém smyslu a po jakou dobu tato porucha trvala. Dále je nutno zjistit, jaké instrukce platí v případě narušení provozu letiště v obdobných případech, jak přesně je povinen řídicí létání postupovat a zda v daném případě tak postupováno bylo a zda bylo odůvodněno zastavení provozu na celý den, případně na jakou dobu. Vzhledem k tomu, že vojenské letiště Líně je využíváno i jako záložní letiště pro Žatec, je nutno dále zjistit, jak často a jakým způsobem je toto letiště využíváno a jak bylo využíváno v době spáchání žalovaného skutku.

Teprve po tak doplněném dokazování bude moci okresní soud odpovědně posoudit, zda došlo k naplnění skutkové podstaty žalovaného trestného činu či některého jiného trestného činu. Při hodnocení bezprostřednosti hrozícího nebezpečí či ohrožení by měl okresní soud zvážit i skutečnost, že obžalovaný během základní vojenské služby sloužil na letišti v Žatci. I když zde byl zařazen jako automechanik, je s prostředím vojenského letiště lépe seznámen než řadový občan a může také lépe posoudit, zda se dopouští riskantního jednání či nikoliv.

V novém rozhodnutí by soud prvního stupně měl rovněž zaujmout stanovisko k obsahu telefonátu obžalovaného do řídicí věže, zda také v tomto jednání spatřuje protiprávní jednání či nikoli, přičemž nelze opomenout fakt, že odvolání v této věci podal pouze obžalovaný a nelze v dalším řízení zhoršit jeho postavení.

Skutkový stav nebyl tedy dosud dostatečně objasněn, a proto je nutno v posuzované věci provést další rozsáhlejší dokazování v naznačených směrech. Krajský soud proto napadený rozsudek zrušil a věc vrátil okresnímu soudu k novému projednání a rozhodnutí.