

# **Metodika ohledání místa činu po haváriích**

Methodology of Crime Scene Inspection after Accidents

Bc. Vladislav Topka

---

Diplomová práce 2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta aplikované informatiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta aplikované informatiky

akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Vladislav TOPKA**  
Osobní číslo: **A10506**  
Studijní program: **N 3902 Inženýrská informatika**  
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**

Téma práce: **Metodika ohledání místa činu po haváriích**

### Zásady pro vypracování:

1. Práci zpracujte jako edukační materiál pro výuku v předmětu Kriminálně-technické technologie a systémy.
2. Zpracujte postupy při prošetřování jednotlivých havárií.
3. Popište možnosti pracovníků bezpečnostních služeb při zajištění místa havárie do příjezdu vyšetřovacích orgánů.
4. Uveďte možná rizika při prvotním zásahu vedoucí ke znehodnocení stop.
5. Provedte analýzu činnosti při praktické činnosti a navrhněte opatření směřující k nápravě těchto nežádoucích příčin.
6. Práci doplňte grafickou a fotografickou dokumentací.



Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

1. Chmelík, J. a kol.: Rukověť kriminalisty, Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň 2005.
2. Hlaváček, J. a kol.: Praktická kriminalistika, Kriminalistický ústav Praha PČR, Praha 2006.
3. Musil, J. a kol.: Úvod do kriminalistiky, Policejní akademie ČR, Praha 1995.
4. Protivínský, M.: Kriminalistická stopa, Univerzita Karlova, Praha 1975.
5. Suchánek, J. a kol.: Kriminalistika - kriminalistickotechnické metody, Policejní akademie ČR, Praha 1996.

Vedoucí diplomové práce:

**JUDr. Josef Čejka**

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání diplomové práce:

**24. února 2012**

Termín odevzdání diplomové práce:

**15. května 2012**

Ve Zlíně dne 24. února 2012

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.  
*děkan*



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.  
*ředitel ústavu*

## ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá metodikou ohledání místa inu po haváriích. V teoretické části přináší pohled kriminalistické nauky o stopách v souvislosti s ohledáním a dokumentací místa inu při mimořádných událostech. Dále uvádí činnosti z typových plánů jednotlivých složek IZS na místě mimořádné události, konkrétně zaměřené na leteckou havárii.

Praktická část se zabývá rozбором ohledání místa inu při letecké havárii ve Strakonici v roce 2009 a zjištěním stavu znalostí o možném znehodnocení stop na místě inu mezi zasahujícími složkami. Cílem práce je popsat nedostatky a navrhnout možná zlepšení zjištěného stavu.

**Klí ová slova:** havárie, ohledání místa inu, kriminalistická stopa, typové plány IZS, letecká havárie.

## ABSTRACT

The thesis deals with the methodology of the post-accident site examination. Theoretical part provides a summary of criminalists' knowledge about traces in the context of site examination and documentation during extraordinary events. This part also presents the activities from the model plans of individual components of the Integrated Rescue System at the place where an extraordinary event happens, with a focus on aviation accidents.

The practical part makes an analysis of the process of site examination after the 2009 airplane accident in Strakonice and examines the level of knowledge about possible devaluation of traces on site by the operating units. The aim of the present thesis is to describe the faults and to propose possible ways of how to improve the ascertained condition.

**Keywords:** Accident, site examination, criminalistic trace, model plans of the Integrated Rescue System, aviation accident.

Na tomto místě bych chtěl poděkovat JUDr. Josefu Štefkovi a JUDr. Vladislavu Štefkovi za odborné rady při zpracování diplomové práce, dále vedení Územního odboru P Ř Strakonice za poskytnutí materiálů a mé rodině za trpělivost a podporu.

**Děkuji.**

**Prohlášení**

- beru na v domí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na v domí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen v písemné knihovně Fakulty aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejména § 35 odst. 3;
- beru na v domí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití kolního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na v domí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užit své dílo o diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (ať do jejich skutečné výše);
- beru na v domí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na v domí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popřímo soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

**Prohlášení**

- že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použítou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

\_\_\_\_\_  
podpis diplomanta

**OBSAH**

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1. KLASIFIKACE MIMO ÁDNÝCH UDÁLOSTÍ</b> .....	<b>11</b>
1.1 D LENÍ MIMO ÁDNÝCH UDÁLOSTÍ.....	11
1.2 Ú INKY A P Í INY VZNIKU MIMO ÁDNÝCH UDÁLOSTÍ.....	12
1.2.1 Výskyt a projevy technogenních mimo ádných událostí .....	13
<b>2. KRIMINALISTICKÉ U ENÍ O STOPÁCH</b> .....	<b>15</b>
2.1 TEORIE KRIMINALISTICKÉ STOPY .....	15
2.2 PAM OVÉ STOPY .....	17
2.3 MATERIÁLNÍ STOPA.....	17
2.4 VÝZNAM KRIMINALISTICKÉ STOPY .....	19
<b>3. POJEM A PODSTATA OHLEDÁNÍ MÍSTA INU</b> .....	<b>21</b>
3.1 TEORIE OHLEDÁNÍ, VÝZNAM OHLEDÁNÍ .....	21
3.2 DRUHY OHLEDÁNÍ.....	23
3.3 ZÁSADY OHLEDÁNÍ, NEGATIVNÍ OKOLNOSTI P I OHLEDÁNÍ.....	23
<b>4. OHLEDÁNÍ MÍSTA INU</b> .....	<b>26</b>
4.1 PRVOTNÍ A NEODKLADNÉ ÚKONY .....	26
4.2 P ÍPRAVA OHLEDÁNÍ.....	31
4.3 PROVEDENÍ OHLEDÁNÍ .....	32
4.4 ZÁV R OHLEDÁNÍ S VYHODNOCENÍM VÝSLEDK .....	33
4.5 ZVLÁ TNOSTI OHLEDÁNÍ MÍSTA MIMO ÁDNÉ UDÁLOSTI .....	34
4.5.1 Zvlá-tnosti p i ohledání místa letecké havárie .....	35
4.5.2 Zvlá-tnosti p i ohledání mrtvoly .....	37
<b>5. DOKUMENTACE MÍSTA INU</b> .....	<b>38</b>
5.1 PROTOKOL O OHLEDÁNÍ MÍSTA INU .....	39
5.2 TOPOGRAFICKÁ DOKUMENTACE MÍSTA INU.....	40
5.3 FOTOGRAFICKÁ DOKUMENTACE MÍSTA INU .....	41
5.4 MODERNÍ METODY KRIMINALISTICKÉ DOKUMENTACE .....	41
<b>6. VÝSLEDNÝ ALGORITMUS POSTUPU NA MÍST INU</b> .....	<b>44</b>
<b>7. TYPOVÉ PLÁNY JEDNOTLIVÝCH INNOSTÍ ZASAHUJÍCÍCH SLOŤEK P I LETECKÉ HAVÁRII</b> .....	<b>46</b>

7.1 KOMPETENCE A POSTUP INNOSTI JEDNOTEK PO .....	47
7.2 KOMPETENCE PR NA MÍST LETECKÉ NEHODY .....	48
7.3 KOMPETENCE KOMISE ÚZPLN.....	49
7.4 KOMPETENCE ZZS A SOUDNÍHO LÉKA STVÍ.....	50
7.5 KOMPETENCE ÍDÍČÍHO ORGÁNU MINISTERSTVA DOPRAVY .....	50
7.6 KOMPETENCE IfiP.....	51
<b>II PRAKTICKÁ ÁST.....</b>	<b>52</b>
<b>8. ROZBOR VYBRANÉHO DRUHU HAVÁRIE.....</b>	<b>53</b>
8.1 LETECKÁ HAVÁRIE ŠPODSKALÍŮ 2009 .....	54
8.2 TECHNICKÉ PARAMETRY LETADLA CESSNA FR 172 H .....	55
8.3 OHLEDÁNÍ MÍSTA INU Ó ŠPODSKALÍŮ 2009 .....	57
8.3.1 Prvotní a neodkladné úkony .....	57
8.3.2 P íprava ohledání .....	59
8.3.3 Provedení ohledání.....	60
8.3.4 Záv r ohledání s vyhodnocením výsledk .....	65
8.4 SHRNUÍ OHLEDÁNÍ MÍSTA LETECKÉ HAVÁRIE ŠPODSKALÍŮ .....	66
<b>9. ZJIŤNÍ STAVU ZNALOSTÍ O CHOVÁNÍ NA MÍST INU.....</b>	<b>67</b>
9.1 DOTAZNÍK, VYHODNOCENÍ ÚDAJ Z DOTAZNÍKU .....	68
9.1.1 Vyhodnocení údaj pro m stskou policii .....	68
9.1.2 Vyhodnocení údaj pro HZS R.....	71
9.1.3 Vyhodnocení údaj pro P R.....	74
9.2 SHRNUÍ VYHODNOCENÍ POSUZOVANÝCH SLOŤEK.....	77
<b>ZÁV R.....</b>	<b>83</b>
<b>ZÁV R V ANGLI TIN .....</b>	<b>84</b>
<b>SEZNAM POUŤITÉ LITERATURY.....</b>	<b>85</b>
<b>SEZNAM POUŤITÝCH SYMBOL A ZKRATEK.....</b>	<b>86</b>
<b>SEZNAM OBRÁZK .....</b>	<b>87</b>
<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>88</b>
<b>SEZNAM P ÍLOH.....</b>	<b>89</b>



## ÚVOD

ŠMísto inu je za átkem a koncem kriminální innosti. Chyba u in ná na míst inu táhne se celým –et ením a nelze ji mnohdy od initi.õ Toto je úryvek z knihy autora Rudolfa Ko– áka U ebnice pátrací taktiky z roku 1935. P esto, fle kniha byla vydána ve Státní tiskárn v Praze jifl p ed 77 roky je toto sd lení nadále pravdivé a ani v dne–ní dob kdy se zajisté zm nily mořnosti kriminalistických technik dané v dekkotechnickým pokrokem na n m nelze nic m nit.

V d sledku stále sofistikovan j–ích metod, postup a technického vybavení, kterými disponují kriminalisti tí experti p i vyhodnocování stop je úloha kriminalistického technika na míst inu p i jeho ohledání nezastupitelná a klí ová práv z d vodu zji–t ní a zaji–t ní stop v pat i ném mnořství a kvalit . Stopy z místa inu jsou mnohdy tím jediným a rozhodujícím initelem, který mohou orgány inné v trestním ízení vyufflít p i –et ení trestné innosti. V d sledku snaz–í dostupnosti informací z t ch ne–ir–ích oblastí lidské innosti stoupá i informovanost pachatel trestné innosti a to op t klade v t–í d raz na kvalitní provedení neodkladných a neopakovatelných úkon na míst inu.

Specifickým problémem kde jsou vý–e uvedené skute nosti je–t d leffit j–í je ohledání místa inu po haváriích. P i t chto mimo ádných událostech krom obvyklých problém p i zaji– ování stop vyvstávají i problémy nové vzniklé pohybem v t–řho po tu lidí na míst inu a ufl z ad po–kozených nebo zasahujících bezpe nostních slořek. Spektrum vy–et ovacích verzí je u t chto p ípad také –iroké od skutk nedbalostních afl po úmyslné, od technických závad, lidských selhání afl po teroristické útoky. Také po et obor lidské innosti, které se prost ednictvím odborných posudk a expertiz následn podílejí na odhalení p í in události je v t–í nefl p i páchání bagatelní trestné innosti. Z tohoto je z ejmé, fle úkoly kladené na kriminalistického technika p i ohledání havárií jsou obrovské, stejn jako jeho zodpov dnost nebo p i t chto událostech dochází k velkým hmotným –kodám a také asto k ob tem na flivotech. Aby bylo mořné tento úkol zvládnout tak jifl od po átku na míst pracují krom výjezdové skupiny P R také nap íklad soudní léka , komise Ústavu pro odborné zji– ování p í in leteckých nehod, komise Drářní inspekce a jiné.

Aby tito specialisté m li v bec –anci zjistit a zajistit pot ebné stopy a d kazy je nezastupitelné správné zaji–t ní místa inu a pou ený pohyb v–ech p íslu–ník zasahujících bezpe nostních slořek na míst události. Jen tak nedojde k jeho znehodnocení.

## I. TEORETICKÁ ÁST

## 1. KLASIFIKACE MIMO ÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Pojem mimo ádná událost vzbuzuje dojem něho neobvyklého, něho s ím se lidstvo neseťkává kařdý den. V dne-ní dob ě moderních informa ních technologií ale zji-ujeme pravý opak, prakticky kařdý den dostáváme ze sd lovacích prost edk informace o ne-t stích a haváriích, které se ten den staly. Tyto události se stávaly i v minulosti jen jsme je nevid li tak ka v p ímém p enosu. V dne-ní moderními technologiemi prostoupené dob k t mto p vodním nebezpe ím daným p sobením p írodních sil stále více p íbývají nové druhy rizik dané nerespektováním technologických postup ů a p edpis ů, norem a ůsto i fyzikálních zákon ů.

S mimo ádnými událostmi se tedy budeme setkávat i v budoucnosti - je to nevyhnutelná skute nost. Dne-ní stupe lidského v d ní ale m ěme vyuffít k lep-ímu poznání a popisu t chto jev ů cořl nám umořní v budoucnu t mto jev ů m p edcházet nebo se na n alespo adekvátn ě p ipravit. Informace pot ebné k lep-ímu pochopení a prevenci mimo ádných událostí ů havárií m ěme získat i rozborem a ádným vy-et ením havárií, které jifl spole nost postihly.

### 1.1 D lení mimo ádných událostí

Kařdá událost, kterou je mořné ozna it pojmem mimo ádná sebou p íná-í i mimo ádné zásahy do lidského řivota, do fungování spole nosti a ekonomiky. M ěe docházet k omezení práv ob an ů, k omezení jejich b říného zp sobu řivota a řivotních standard ů. Je patrné, ěe problematika e-ení a -et ení mimo ádných událostí ů havárií je problematikou multioborovou cořl je dáno i r znou podstatou a projevy jednotlivých havárií.

Podle podstaty vzniku mimo ádné události m ěme hovo it o mimo ádných událostech p írodních, antropogenních a kombinovaných.

**P írodní mimo ádné události** vznikají p sobením p írodních sil. Mezi základní pat í seismická aktivita, vulkanická řinnost, sesuvy p dy a extrémní meteorologické jevy jako v trné smr-t ů, sucha, vedra a povodn ů.

**Antropogenní mimo ádné události** jsou způsobené civilizačními aktivitami člověka. Mezi ně patří mimo ádné události technického původu a technogenní a environmentální. Příčinou vzniku těchto havárií je buďto selhání lidského faktoru nebo techniky dané například špatnou údržbou nebo skrytou vadou. Do této skupiny patří například požáry, výbuchy, uvolnění toxických látek a dopravní havárie. Velkým problémem u této skupiny mimo ádných událostí je jejich často vzájemná kombinace, která může vyvolávat kaskádovitě postupující další neřádné projevy. To pak klade zvýšené nároky na příslušníky zasahujících složek na místě události a ztěžuje následné ohledání místa činu, které je nezastupitelné pro vyšetření příčin mimo ádné události.

**Kombinované mimo ádné události** jsou kombinací přírodních a technogenních mimo ádných událostí jako je například povodeň s následným uvolněním nebezpečných toxických látek ze zasahených objektů. Charakteristické je indukované stupňování přírodních katastrof [1].

## 1.2 Úinky a příčiny vzniku mimo ádných událostí

Při mimo ádných událostech vznikají negativní projevy, které nazýváme destruktivní úinky. Tyto destruktivní úinky můžeme dělit podle podstaty na fyzikální, chemické a biologické.

**Fyzikální destruktivní úinky** jsou charakterizovány nositelem energie, jedná se o mechanické destruktivní úinky (vibrace, tlak), tepelné úinky (požáry, mrazy, horka) a elektromagnetické úinky (statická elektřina, blesky).

**Chemické destruktivní úinky** jsou charakteristické svou agresivitou působení na přírodní nebo technické látky a toxicitou vůči živým organismům.

**Biologické destruktivní úinky** jsou představovány především šířením nálezů nebo epidemií.

Destruktivní úinky mohou být navíc proměnlivé v závislosti na místě nebo na místě ve kterém k mimo ádné události došlo. Tyto skutečnosti je nutné brát v potaz například při ohledání místa činu, nebo mohou mít vliv na druh a kvalitu zjištěných stop [1].

## Příiny vzniku mimo řádných událostí

Příin vzniku mimo řádných událostí je celá řada, zaměříme se tedy na příiny vzniku technogenních mimo řádných událostí.

První oblastí jsou havárie způsobené technickou závadou, která může být způsobena konstrukčními nedostatky při návrhu zařízení, dále skrytou vadou a únavou materiálu a opotřebením daným řádnou údržbou.

Druhou oblastí jsou havárie způsobené technologickými nedostatky zařízení nebo provozu. Sem patří zejména řádná znalost technických a bezpečnostních parametrů zařízení, nevhodné jistící prvky a dispozice.

Třetí velice častou oblastí jsou havárie způsobené selháním lidského faktoru. Do této skupiny patří například nedostatečná kvalifikace pracovníků, nedodržování postupů obsluhy, zdravotní problémy, stres a panika. V dnešní době nabývá na významu ještě jedna z příin vzniku havárií a to úmyslné jednání, které může být zapříčineno zejména jízdy od osobních přes politické až po náboženské [1].

### 1.2.1 Výskyt a projevy technogenních mimo řádných událostí

Mezi technogenní mimo řádné události řádně havárie patří zejména úniky toxických látek, výbuchy plynů a kapalin, požáry, rozsáhlé poruchy energetických sítí a havárie v silniční, železniční a letecké dopravě.

K závažným haváriím může také dojít při přepravě nebezpečných látek. Z důvodu možného nebezpečí jsou předpisy upravující přepravu těchto látek zakotveny v právním řádu Ř. Jde například o dohodu ADR, řád RID. Důsledky havárií v dopravě mohou postihnout skutečně kohokoliv, najdeme jen málo míst, která nejsou v dosahu silnice, železnice, průmyslového podniku nebo nad kterými nevede letecký koridor. Na případné ohrožení obyvatelstva má samozřejmě také vliv množství a druh přepravované nebezpečné látky. Může dojít k úniku toxických nebo radioaktivních látek a zamoření ovzduší, zdrojů vody a úmrtí osob. Následkem těchto havárií mohou být způsobeny požáry, výbuchy a zamoření, kdy tyto sekundární projevy mohou také způsobit úmrtí osob v zasazeném prostoru.

Zejména pracovníci bezpečnostních sborů by tedy měli mít potřebné dovednosti a znalosti k ochraně životů a zdraví obyvatel a životního prostředí při těchto událostech.

Nesmíme ale zapomínat i na ochranu místa i nu z d vo du ádného zaji-t ní stop a následného vy- et ení p í in havárie pro p ípadné trestní ízení.



## 2. KRIMINALISTICKÉ UJENÍ O STOPÁCH

Podstatou kriminalistické stopy je exaktní zjištění skutečnosti založená na teorii vzájemného působení dvou nebo více objektů, kdy tyto objekty si navzájem předávají informaci o sobě navzájem. Při objasňování trestné činnosti je kriminalistická stopa základem ze kterého vycházíme při dalším vyšetření. Kriminalistická stopa poskytuje informace o vyšetřované události, o činnosti pachatele a ostatních zúčastněných osobách a o použitých nástrojích. Pro odhalení a vyšetřování trestné činnosti je nezbytné kvalitní zjištění, zajištění, fixace a vyhodnocení stop [2].

### 2.1 Teorie kriminalistické stopy

Pojem kriminalistické stopy máme vyjádřit následující definicí: ŠZa kriminalistickou stopu je považována každá zrna v materiálním prostředí nebo ve v domovním prostředí, která působí v místě nebo časově souvisí s vyšetřovanou událostí, obsahuje kriminalisticky nebo trestně právně relevantní informaci a je zjistitelná a zjistitelná, informace z ní je využitelná pomocí postupných kriminalistických, přírodních a technických metod, prostředky a postupů [2].

Z uvedené definice vyplývají tři podmínky, které musí být splněny, aby šlo o kriminalistickou stopu. Podmínka první – odraz (zrna) musí být v souvislosti s kriminalisticky relevantní událostí. Podmínka druhá – odraz (zrna) musí existovat alespoň od svého vzniku do zjištění. Podmínka třetí – odraz (zrna) musí být vyhodnotitelný současnými metodami a prostředky.

Kriminalistické stopy máme zjišťovat dvěma způsoby a to in natura, například oddělením částí nosiče stopy nebo jako kopie kriminalistické stopy například fotografie, odlitky apod. In natura zásadně zjišťujeme stopy chemické, biologické, pyrotechnické a mikroskopické. Naopak fotograficky zjišťujeme například daktyloskopické stopy na rozměrných nebo naopak drobných objektech, viz. Obr. 1,2.



Obr. 1. Stopa biologická o nedopalek cigarety (fotografická dokumentace)

Na místě inu by se m ly pokud mofno zaji- ovat ve-keré zm ny prost edí. Tato podmínka ale naráfí na mofnosti asové, technické a kapacitní. Je také v dob ohledání obtífné rozhodnout jaké zm ny o stopy mají ke konkrétní události vztah. Toto rozhodnutí vyfáduje od kriminalistického technika mnofství zku-eností a znalostí. Cílem je zajistit ve-keré kriminalistické stopy, bez zm n vzniklých bez souvislosti s kriminalistickým p ípadem [3].



Obr. 2. Mikrostopa vlákno (fotografická dokumentace)

## 2.2 Paměťové stopy

Paměťové stopy vznikají zprostředkovanou cestou pomocí lidských smyslů, hovoříme o stopách sluchových, zrakových, čichových, chuťových a hmatových. Tyto vjemy se zpracovávají v mozku a následně jsou ukládány do lidské paměti. Paměť a tedy i paměťové stopy můžeme dělit na krátkodobé, střednědobé a v podstatě trvalé. Paměťová stopa je značně závislá na osobě, která ji má ve své paměti. Je zde velká závislost na inteligenci, emocích a zdravotním stavu osoby. Paměťové stopy nevznikají okamžitě po příslušném vjemu, například v dopravních haváriích kdy dochází často k poranění hlavy si postižené osoby nedokáží vybavit detaily před nebo po nehodě a je tak ztížena možnost objasnit příčiny havárie.

Jedním z problémů při vyuffití paměťových stop je skutečnost, že je nelze vyuffít opakovaně. Dalším problémem je možná nedostupnost paměťové stopy když ji osoba nechce nebo nemůže sdělit například pro svůj duševní stav nebo úmrtí.

Zatím jediným prostředkem jak získat informace z paměťové stopy je výslech. Tato skutečnost může zanášet do vyšetování určité množství nejistoty nebo vyslychaný může být ten které skutečnosti záměrně zamlčet nebo zveličt a nebo může být ovlivněn strachem a stresem natolik, že nezkršenou informaci ani podat nemůže [2],[4].

## 2.3 Materiální stopa

Materiální stopa může vzniknout těmi způsoby a to:

1. **Předáním energie** při kterém dojde ke změně na objektu způsobenou jeho deformací nebo oddělením určité části od celku.
2. **Předáním nebo přijetím hmoty** vznikne stopa navrstvená nebo odvrstvená.
3. **Kombinací** předchozích způsobů vznikne stopa kombinovaná, při které dochází k souasnému předání hmoty i energie.

Stopy můžeme dále dělit podle informace o stavbě objektu kterou poskytují. Jedná se o:

- Stopy s informací o vnitřní stavbě objektu jako jsou například stopy daktyloskopické, mechanoskopické, balistické, trasologické atd.

- Stopy s informací o vnitřní stavbě objektu jako jsou například stopy chemické, pyrotechnické, defektoskopické a biologické.
- Stopy mohou také obsahovat informaci o funkčních a dynamických vlastnostech. Zde můžeme zmínit stopy lidské lokomoce, hlasu nebo ručního písma.
- Stopy se sdruženou informací jsou stopami vzniklými kombinací předchozích způsobů.

Dále rozeznáváme stopy vstříčné, které vzniknou vzájemným působením dvou objektů. Jako příklad můžeme uvést dopravní nehody, kdy se na zúžených vozidlech vyskytují navzájem částečně rovinné hmoty nebo části reflektorů a plastů.

Stopy plošné vzniknou v případě, kdy objekt stopu vytvářející nedeformuje objekt stopu přijímající. Sem patří stopy podévně obuvi nebo dezénu pneumatik na pevných podkladech. Když se naopak objekt stopu přijímající bortí, hovoříme o plastických objemových stopách. Jedná se například o stopy ve sněhu nebo v blátě, viz. Obr. 3.



Obr. 3. Trasologické stopy o otisk dezénu pneumatiky a podévně obuvi.

Stopy statické nebo dynamické vznikají pohybem objektu, který stopu vytvořil v místě nositeli stopy. Do dynamických stop můžeme přidat různé rýhy, sešití a zhmotnění.

Stopy periferní dávají většinou pouze informaci o předchozím postavení objektu, když je na podkladu patrný předchozí umístění objektu.

Stopy oddělení části z celku vyuffijeme při sestavování objektu do původního stavu, který byl porušen rozbitím, roztrháním apod. Vyuffití se nabízí například u dopravních nehod při sestavování rozbitých svtlometů.

V dnešní době se díky rozvoji nových metod při zkoumání a vyhodnocování stop uplatňují i tzv. mikroskopy. Mikrostopa je charakteristická tím, že je v ténou okem slabě viditelná, má malou nebo nízkou koncentraci hmoty a její zanechání je pachatelem prakticky neovlivnitelné. Zpracování mikroskop předpokládá použití těchto nejnovějších metod a postupů.

Z rozvojem počítačové techniky a elektroniky vůbec nabývají na významu také stopy počítačové, které máme dlelit na stopy technické a datové. K technickým stopám řadíme vekerou elektroniku a mechaniku počítače. Datové stopy jsou informace na datových nosičích, které mohou být vytvořené uživatelem nebo systémem počítače. Počítačové, řídící a ovládací elektronika je součástí prakticky každého pokročilého zařízení a proto se s těmito stopami budeme setkávat stále častěji. [2],[4].

## 2.4 Význam kriminalistické stopy

Kriminalistická stopa má nám především posloužit jako důkaz při objasnění pravdy o vyšetřované události. Každá kriminalistická stopa má svou hodnotu kriminalisticko-technickou a kriminalisticko-taktickou ze které se vyvozují další závěry.

Význam kriminalisticko-technický je v tom, že identifikuje osobu, zvíře nebo věc které konkrétní kriminalistickou stopu vytvořily. Míra vyuffitelnosti tohoto významu spoívá v kvalitě zajištěné stopy, stopa musí být zetelná a obsahovat dostatečné množství individuálních identifikačních znaků.

Kriminalisticko-taktický význam stopy spoívá v tom, že poskytuje informaci o způsobu provedení činu, počtu osob, počtu zájmu nebo způsobu příchodu a odchodu z místa činu. Tento význam má vždy každá kriminalistická stopa bez ohledu na míru významu kriminalisticko-technického.

I ze stop, které nemohou sloužit k individuální identifikaci máme na neidentifikaci úrovni zjistit důležité informace pro vyšetření a objasnění kriminalisticky relevantní události.

Jedná se zejména o informace o mechanismu vzniku stopy, tedy čím a jak byla stopa vytvořena. Dále o mechanismu události a způsobu spáchání trestného činu, tedy kde a kým byla stopa vytvořena. V neposlední řadě nám zkoumání stop na neidentifikační úrovni poskytuje informaci o tom k čemu daný předmět sloužil nebo mohl sloužit a o jaký předmět se vůbec jedná. Můžeme také zjistit informace o okolnostech, které napomohly ke spáchání trestného činu [2],[4].



### 3. POJEM A PODSTATA OHLEDÁNÍ MÍSTA INU

Pojem místo inu m feme chápat ve významu trestn právním, kdy místo inu je ur ující pro stanovení místní p íslu-nosti soudu, který bude vést ízení o trestném inu. Jde tedy o místo, kde byla napln na objektivní stránka skutkové podstaty konkrétního trestného inu. Existují i p ípady kdy takové místo nelze ur it pak je možné ur it místní p íslu-nost soudu k ízení o trestném inu podle místa kde in vy-el najevo.

Z hlediska kriminalistiky je místem inu každé místo kde pachatel úpln nebo áste n realizoval jednání, které má znaky kriminální události. Místem inu v -ír-ím pohledu jsou i místa kde se pachatel nap . p ípravoval, kde odhodil poufité nástroje apod. Na t chto místech se mohou nacházet stopy vedoucí k odhalení pachatele, které na míst kde byl in dokonán nenajdeme. Místo inu m feme tedy definovat takto: š místo inu je vymezená ást prostoru, kde do-lo k události zakládající podez ení ze spáchání trestného inu, k jehoí objasn ní je zapot ebí ohledáním zjistit a zajistit objektivní informace o inu za ú elem jeho objasn ní[6].

Z uvedené definice vyplývají ur ité p edpoklady a to, fle událost s podez ením na spáchání trestného inu byla provedena v ur itém vymezeném prostou, osobou bu to úmysln nebo nedbalostn a je zde d vodné podez ení na protiprávnost inu.

Spojení mezi místem inu a vy-et ovaným trestným inem se projevuje nap . tím, fle na míst inu zanechal pachatel nástroje, kterými in spáchal, trestný in sm oval proti objektu na tomto míst nebo zde pachatel zanechal stopy svého jednání. [4],[5],[6]

#### 3.1 Teorie ohledání, význam ohledání

Každé jednání pachatele zp sobuje odraz v materiálním prost edí a to umofl uje stanovit jakými postupy a prost edky in spáchal. Tyto skute nosti jsou zji- ovány ohledáním místa inu, cofl je kriminalistická metoda, kdy bezprost edním pozorováním zji- ujeme, zkoumáme, hodnotíme a dokumentujeme situaci a stav objekt v dané dob , které mají vztah k prov ované události. Cílem je poznat mechanismus vzniku události a získat d kazy pro p ípadné trestní ízení.

Z uvedeného plyne, že základní metodou ohledání je p ímé pozorování, p í kterém vyuffíváme v-ech lidských smysl . Ohledání má nezastupitelný význam pro objasn ní kriminální události, protože jej zpravidla nelze nahradit jinými úkony jako jsou výslechy osob, rekonstrukce, experimenty apod. Správn provedené ohledání dovoluje policistovi stanovit vhodné vy-et ovací verze ínu a plán dal-ího postupu -et ení.

Shrneme li cíle ohledání do n kolika bod ů budou znít následovn :

1. nalezení a zaji-t ní stop a v cných d kaz
2. vysv tlení vzniku a pr b hu události
3. odhalení podmínek a motivu ke spáchání kriminálního ínu
4. získání informací ke stanovení vy-et ovacích verzí a plánu dal-ího -et ení

Provedené ohledání musí být vfdy v souladu s bezpečnostními p edpisy zaji-ujícími ochranu flivota a zdraví ú astník ů ohledání a s dal-ími zákonnými požadavky zejména s trestním ádem. [4],[5],[6]

Trestní ád z. . 141/1961 Sb., v ust. § 113 hovo í o ú elu ohledání a protokolu o n m, kdy v odstavci jedna stojí: šOhledání se koná, mají-li být p ímým pozorováním objasn ny skute nosti d leflité pro trestní ízení. K ohledání se zpravidla p íbere znaleců[8]. Odstavec dva pojednává o protokolu o ohledání šProtokol o ohledání musí poskytovat úplný a v rný obraz p edm tu ohledání; mají se proto k n mu p íložit fotografie, ná rty a jiné pom ckyů[8].

Zákon . 141/1961 Sb., pojednává také v ust. § 112 o v cných a listinných d kazech. Odstavec jedna zní: šV cnými d kazy jsou p edm ty, kterými nebo na kterých byl trestný ín spáchán, jiné p edm ty, které prokazují nebo vyvracejí dokazovanou skute nost a mohou být prost edkem k odhalení a zji-t ní trestného ínu a jeho pachatele, jakofl i stopy trestného ínuů. Odstavec dva zní šListinnými d kazy jsou listiny, které svým obsahem prokazují nebo vyvracejí dokazovanou skute nost vztahující se k trestnému ínu nebo k obvin němuů [8].

### 3.2 Druhy ohledání

Ohledání můžeme dle toho podle druhu objektu, který ohledáváme nebo podle posloupnosti provedení ohledání.

Podle druhu objektu rozeznáváme tedy ohledání:

- ohledání místa inu
- ohledání mrtvoly
- ohledání předmětů
- ohledání stop
- ohledání dokumentů
- ohledání míst, která nejsou místem inu
- ohledání těl živé osoby

Podle toho jsou zde druhy ohledání uváděny samostatně v praxi tvoří soubor ve kterém se při ohledání konkrétního kriminálního deliktu uplatní souasně všechny zde uváděné druhy ohledání.

K některým druhům ohledání, které je možné využít při ohledání místa inu při haváriích se podrobněji vrátím v části věnované konkrétnímu provedení ohledání místa inu.

Podle posloupnosti, ve které je ohledání provedeno můžeme dle toho na ohledání prvotní, kdy je objekt ohledáván poprvé, na ohledání opakované, kdy je následně provedeno ohledání téhož objektu např. pro nevhodné klimatické podmínky při prvotním ohledání a na ohledání doplňující, kdy ohledáváme objekt jehož existence např. nebyla při prvotním ohledání známa [5].

### 3.3 Zásady ohledání, negativní okolnosti při ohledání

Zásady uplatňované při ohledání místa inu mají zajistit objektivnost a pravdivost výsledků ohledání. Mezi tyto základní zásady patří:

- řízení ohledání jedním vedoucím
- Neodkladnost ohledání
- Neopakovatelnost ohledání

- Nezastupitelnost ohledání

Za uvedenými zásadami se skrývá jasná daná odpovědnost konkrétní osoby za průběh a výsledek ohledání. Každá stopa podléhá díky působení nepříznivých vlivů, zásahů člověka, biologických a chemických vlivů změnám, které ovlivňují její informační hodnotu, proto ohledání provádíme neodkladně a bezprostředně. Ohledání by také nemělo být provedeno neopakovaně, nebo každé opakování ohledání vypovídá o špatně provedené práci při prvotním ohledání. Dochází nutně ke snižování informační, ale i důkazní hodnoty ohledání a vyvstávají tak pochybnosti o výsledcích ohledání. Kvalitně provedené ohledání nelze nahradit jinými úkony v trestním řízení jako jsou například výslechy, rekonstrukce, experimenty, protože takto získané informace jsou jimi zprostředkované a tak se k nim také v trestním řízení nepřistupuje.

Kdo je tedy za dodržování těchto zásad zodpovědný, kdo je oprávněn ohledání provést? Ohledání může provést kterýkoliv z orgánů v trestním řízení, tedy policista, státní zástupce nebo soudce. V praxi se setkáváme v trestním řízení pouze s první možností, státní zástupce bývá přítomen ohledání při spáchání zvláště závažných trestných činů. V odvodných případech je ústátníkem ohledání i soudní lékař, soudní znalec, pyrotechnik apod. Subjektem ohledání je také psovod, který provádí ohledání místa činu a jeho nasazení je uvedeno ve stejné části protokolu o ohledání místa činu, sám pak své působení zaznamená do ústředního záznamu psovoda.

V jednoduchých případech může ohledání provést jednatel, ve složitějších případech ohledání provádí výjezdová skupina složená z vyšetřovatelů, kriminalistů šoperativců, kriminalistického technika a případně experta. Vedením skupiny by měl být pověřen nejzkušenější policista a po dobu ohledání jsou mu ostatní členové podřízeni. Vedoucí ale musí při rozdělování úkolů dbát na odbornost jednotlivých členů skupiny.

Ústátníkem ohledání, je-li to vhodné, může být i civilní osoba například oznamovatel, svědek nebo podezřelý, nesmí však dojít k narušení průběhu a výsledku ohledání. Ústátní osobou se zaznamená do protokolu o ohledání místa činu. Ústátní nezústátní osoby se při ohledání nevyřaduje, záleží na zvažení policisty, zda takovou osobu k ohledání přizve. Tyto osoby je nutné před zahájením ohledání poučit o zásadách ohledání, aby nedošlo ke znehodnocení místa ohledání.

### Negativní okolnosti ohledání

Jsou to takové změny na ohledávaném objektu, které jsou v rozporu s ostatními informacemi získanými ohledáním. Tyto negativní okolnosti mohou být vytvořeny s cílem

1. vytvořit zdání, že na daném místě byl spáchán kriminální delikt
2. vytvořit jiný příběh kriminálního deliktu s cílem zakrýt závažný již trestný čin
3. zakrýt stopy kriminálního deliktu

Tyto důvody odrážejí zájem pachatele změnit místo činu, ke změně však dochází i samovolně působením času, povětrnostních podmínek nebo fyzikálních, chemických a biologických pochodů. Příčiny vzniku negativních okolností na místě činu tak můžeme shrnout do tří skupin:

1. Jde o změny vzniklé neodborným zásahem policistů, nebo složek IZS do místa činu před zajištěním místa činu. Zde hraje roli i špatné prokolení nebo absence povědomí o možném znehodnocení místa činu.
2. Jde o změny vzniklé přirozenými změnami. Je tedy řádoucí ohledání provést neodkladně a bezprostředně.
3. Jde o změny vzniklé nepřirozenými změnami, kdy se pachatel snaží utajit nebo zahltit spáchání trestného činu.

Uvedené negativní okolnosti můžeme částečně ovlivnit vhodnou volbou metodiky ohledání, dodržováním zásad ohledání a soustavnou a cílenou prací se všemi účastníky, kteří s místem ohledání přichází do styku na poli vzdělávání [4],[5].

## 4. OHLEDÁNÍ MÍSTA INU

Ohledáním místa inu se zjišťuje a dokumentuje celková situace na místě inu, přítomnost nebo nepřítomnost předmětů a stop, jejich vlastnosti, vzájemný vztah a vztah k objasňované trestní věci. Stav zjištěný na místě inu se dokumentuje tak, aby byly trvale zachyceny procesní a kriminalisticky významné souvislosti. Zjistí, zaměří, zadokumentují a zajistí se jednotlivé předměty a stopy pro účely zkoumání a objasnění trestní věci.

Ohledání místa inu může být rozděleno na následující fáze:

1. provedení prvotních a neodkladných úkonů
2. příprava ohledání
3. provedení ohledání
4. závěr ohledání s vyhodnocením výsledků

### 4.1 Prvotní a neodkladné úkony

K prvotním a neodkladným úkonům patří, například, probíhajícího trestního jednání a zadržení osoby pěstěné při páčení trestního inu, kdy vyfijeme ustanovení § 76 odst. 2 trestního ádu, Zadržení osoby podez elé, který uvádí: š osobní svobodu osoby, která byla p istiflena p i trestném inu nebo bezprost edn poté, smí omezit kdokoli, pokud je to nutné ke zji-t ní její totofnosti, k zamezení út ku nebo k zaji-t ní d kaz ů[8].

Dal-ím z úkon ů je poskytnutí první pomoci a zaji-t ní léka ského o-et ení zran ěným osobám a zaji-t ní dal-í pot ebné technické pomoci, kdy je možné postupovat s vyfifitím ustanovení § 28 odst. 1 trestního zákoníku, Krajní nouze, který uvádí: š in jinak trestný, kterým n kdo odvrací nebezpe í p ímo hrozící zájmu chrán ěnému trestním zákonem, není trestným inem[8]. V p ípad ě neposkytnutí pomoci se osoba vystavuje možnému postihu dle ustanovení § 150 odst. 1 trestního zákoníku, Neposkytnutí pomoci škdo osob , která je v nebezpe í smrti nebo jeví známky váfné poruchy zdraví nebo jiného váfného onemocn ní, neposkytne pomoc, a tak m fle u inít bez nebezpe í pro sebe nebo jiného, bude potrestán odn tím svobody afl na dv léta[8].

Úkon zabrání dal-ích ůkodlivých následk ů znamená zejména odstran ní nebezpe něho p edm tu, který m fle tvo it p ekáfku nap . na silnici nebo fleznicí a



v případě kdy je to potřeba i vyklizení prostoru z dle vodou nebezpečí výbuchu, požáru, ozáření, otravy, infekce apod.

Dleřitým úkonem je p edb řné zaji-t ní místa inu, p edm t a stop, vymezení, ozna ení a uzav ení místa p ed vstupem dal-ích osob a provedení opat ení k uchování p edm t a stop, které by mohly být do p íchodu policejního orgánu po-kozeny, zni eny nebo odcizeny. S tím souvisí také zji-t ní totořnosti ú astník a sv dk události, pop ípad jeli-to mofně zaji-t ní jejich p ítomnosti na míst inu do p íchodu policejního orgánu odpov dného za ohledání.

V neposlední ad je nutné zajistit v p ípad , fle pachatel nebyl zadrřen na míst pátrání po erstvé stop nebo pronásledování pachatele. O provedených opat eních je v rámci povinnosti hlásné sluffby nutné informovat p íslu-né opera ní st edisko, které podle pot eby zajistí nap . dal-í technickou pomoc ke spln ní vý-e uvedených úkon .

Je nutné dbát na to, aby p í provád ní prvotních a neodkladných úkon nedo-řo k naru-ení p edm t a stop vzhledem k pozd j-ímu ohledání. Zm ny vzniklé na míst inu nap . zásahem slořek integrovaného záchranného systému dokumentujeme pro pozd j-í odli-ení takto vzniklých zm n, které s objas ovanou v cí nesouvisí od relevantních stop vzniklých inností pachatele. Zm ny m fleme dokumentovat nap . jejich zakreslením do nártku, fotograficky m fleme zadokumentovat p vodní postavení a polohu p edm t . Pokud to charakter události dovoluje dokumentujeme trasu p íchodu a odchodu osob, které na míst zasahovaly nap . lenové HZS, RZS, SBS p í provád ní prvotních a neodkladných úkon . K tomuto ú elu m fleme v terénu vyuffit i improvizované prost edky jako vyzna ení nákresem na vozovce, ozna ení tabulkou apod.

### **Uzav ení místa inu**

P í uzav ení místa inu se vyklidí vymezený prostor od nepovolaných osob, ve snaze zabránit znehodnocení stop nacházejících se na míst inu. V zájmu co nejmen-řho naru-ení obvyklého stavu je vhodné v p ípad del-řho uzav ení místa zajistit nap . objíř ku uzav eného místa, náhradní ubytování osob, nebo náhradní p epravu osob.

V následující ásti se zam ím na vymezení pravomocí t í slořek, které se nej ast ji pohybují mezi prvními na míst spáchání protiprávního jednání. Jedná se o p íslu-níky Policie eské republiky, p íslu-níky Obecní policie a p íslu-níky soukromých bezpe nostních agentur.

1. Policisté provádějící uzavření místa inu si k tomu mohou vyřadit souinnost dalších policejních nebo jiných orgánů i osob. Jako příklad může uvést příslušníky ozbrojených sil, příslušníky ozbrojených sborů České republiky, příslušníky Hasičského záchranného sboru České republiky atd. Vyřadují-li to okolnosti mohou využít i dobrovolníky z ad ob an . K tomuto příslušník P R využívá následující ustanovení zákona číslo 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů . [10]:

- **§ 17 Spolupráce s ostatními právníky a fyzickými osobami.** Policie spolupracuje s právníky a fyzickými osobami a) vykonávajícími souinnost v oblasti, odst. 5. prevence a e-ení následků krizových situací a mimo ádných událostí na úseku vnit ního po ádku a bezpe nosti.
- **§ 18 Vyřadování pomoci od osob a orgánů .** Policista je v rozsahu pot ebném pro spln ní konkrétního úkolu policie oprávn ěn pořadovat od orgánů a osob uvedených v § 14 v c nou a osobní pomoc, zejména pot ebné podklady a informace v etn osobních údajů . Tyto orgány a osoby jsou povinny pořadovanou pomoc poskytnout, nemusí tak u init, bráni-li jim v tom zákonná nebo státem uznaná povinnost ml enlivosti anebo pln ní jiné zákonné povinnosti. Fyzická osoba tak nemusí u init, pokud by poskytnutím pomoci vystavila vářnému ohrožení sebe nebo osobu blízkou.
- **§ 37 Zaji-t ní, odstran ní a zni ení v ci.** Odstavec 1 Policista je oprávn ěn v c zajistit, pop ípad odstranit, je-li d vodné podez ení, že p edstavuje bezprost ední závažné ohrožení řivota, zdraví, majetku nebo řivotního prost edí a nelze-li toto ohrožení odstranit jinak. Odstavec 2 šNelze-li ohrožení odstranit postupem podle odstavce 1, je policista oprávn ěn v c zni it, zejména je-li d vodné podez ení, že obsahuje výbu -ninu.
- **§ 43 odstavec 1,** šVyřaduje-ji to spln ní konkrétního úkolu policie, je policista oprávn ěn p ikázat kařdému aby
  - a) po nezbytnou dobu nevstupoval na policistou ur ěné místo
  - b) se po nezbytnou dobu nezdrřoval na ur ěném míst ě, nebo

c) po nezbytnou dobu setrval na určeném místě, hrozí-li závažné ohrožení života nebo zdraví.

Odstavec 2, šK vyznačení nebo ohraničení určeného místa může být použito technických prostředků. Je-li jako technický prostředek použit pás s označením Policie ČR, jde o příkaz podle odstavce 1.5

- **§ 62 Povinnost záznamů** odstavec 1, šPolicie může, je-li to nezbytné pro plnění jejich úkolů, pořizovat zvukové, obrazové nebo jiné záznamy osob a v cílech nacházejících se na místech veřejně přístupných a zvukové, obrazové nebo jiné záznamy o průběhu úkonů.

Oprávnění vstoupit do uzavřeného místa může před zahájením ohledání mají pouze příslušníci zdravotnické záchranné služby a Hasičského záchranného sboru České republiky jakožto složky IZS. Pokud na uzavřené místo může vstoupit služební funkcionář PR, který není členem výjezdové skupiny a za nedejme pokyny, stává se od tohoto okamžiku odpovědným za ohledání. Tato skutečnost se uvede do protokolu o ohledání místa. Souběžně s uzavřením místa se dokumentuje kdo a jaké prvotní a neodkladné úkony provedl. Uzavření místa může trvat jen po dobu nezbytně nutnou. Uvedené postupy mají dále oporu v trestním řádu, konkrétně v § 158 odstavci 3, kde stojí: Hrozí-li nebezpečí z prodlení, policejní orgán záznamy sebere po provedení potřebných neodkladných a neopakovatelných úkonů. K objasnění a prokázání skutečností vedoucích k tomu, že byl spáchán trestný čin, opatří policejní orgán potřebné podklady a nezbytná vysvětlení a zajistí stopy trestného činu. V rámci tohoto je oprávněn, kromě úkonů uvedených v této hlavě, zejména i d) provádět ohledání v cílech a místech [8].

2. Povinnost příslušníků české policie na místě činu se opírá o následující ustanovení zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů. [11]:

- **§ 6 Povinnosti strážník**, odstavec 3 ŠStrážník je povinen poskytnout pomoc v rozsahu svých oprávnění a povinností podle tohoto nebo zvláštního zákona každému, kdo o ní požádá.

- § 7 odstavec 2, šStrážník je i mimo pracovní dobu povinen v mezích tohoto zákona provést zákrok, pop ípad u init jiné opat ení, zejména vyrozum t nejbliží útvar policie, je-li páchán trestný in nebo p estupek, kterým je bezprost edn ohrofen íivot, zdraví nebo majetek. Pokud se v tomto p ípad strážník neprokazuje podle § 9 odst. 1, prokáfe p íslu-nost k obecní policii pr kazem obecní policie.õ

Odstavec 5, šKaždý je povinen uposlechnout výzvy zakro ujícího strážníkaõ.

- § 10 odstavec 1, Strážník je povinen bez zbyte ného odkladu oznámit policii d vodné podez ení, fe byl spáchán trestný in a podle povahy v ci téfl zajistit místo trestného inu proti vstupu nepovolaných osob.
- § 12 Oprávn ní pofladovat prokázání totofnosti odstavec 2, šStrážník je oprávn n vyzvat osobu, aby prokázala svoji totofnost, a) jde-li o osobu, v í které provádí úkon k pln ní úkol obecní policie, b) jde-li o osobu podez elou ze spáchání trestného inu nebo p estupku í jiného správního deliktu , c) jde-li o osobu od nífl bude t eba pofladovat vysv tleníõ.
- § 12a šStrážník je v rozsahu pot ebném pro spln ní konkrétního úkolu obecní policie oprávn n pofladovat od každého v cnou a osobní pomoc. Kdo byl o tuto pomoc pofládán, je povinen ji poskytnout bez zbyte ného odkladu. Nemusí tak u init, brání-li mu v tom zákonná nebo státem uznaná povinnost ml enlivosti anebo pln ní jiné zákonné povinnosti. Fyzická osoba tak nemusí dále u init, pokud by poskytnutím pomoci vystavila váflnému ohrofení sebe nebo osobu blízkou.õ
- § 15 Oprávn ní zakázat vstup na ur ená místa, odstavec 1 šVyfladuje-li to pln ní úkol obecní policie, je strážník oprávn n p íkázat každému, aby na nezbytn nutnou dobu nevstupoval na strážníkem ur ená místa nebo se na nich nezdrfloval nebo po dobu nezbytn nutnou setrval na ur eném míst , hrozí-li závaflné ohrofení zdraví nebo íivota. Každý je povinen p íkazu strážníka uposlechnout. K vyzna ení nebo ohrani ení ur eného místa m fe být pouflito technických prost edk . Je-li jako technický prost edek pouflit pás s názvem obce a nápisem zákaz vstupu, pás s nápisy obecní policie a

zákaz vstupu nebo pás s nápisy m stská policie a zákaz vstupu jde o p íkaz ve smyslu tohoto ustanovení.õ

Odstavec 2, šÚkon podle odstavce 1 je strážník oprávn ěn provést těl na fládost orgánu, který má obdobné oprávn ění podle zvlá-tních p edpis .õ

3. ěinnost pracovník soukromých bezpe nostních slufleb na míst ěnu není v sou asné dob legislativn upravena, nebo chybí zákon, který by tuto bezpe nostní problematiku upravoval. Bezpe nostní slufby poskytují své slufby na základ zákona íslo 455/1991 Sb. o flivnostenském podnikání a to p edev-ím na základ jeho novely . 274/2008 Sb. To znamená, že pracovník bezpe nostní slufby nemá fládná zákonná oprávn ění v bezpe nostní oblasti nad rámec b flného ob ana. Do úvahy tedy p íchází pouze vyuffití ustanovení okolností vylučujících protiprávnost ěnu uvedených v hlav t etí trestního zákoníku. Jedná se o ufl zmín ěná ustanovení § 28 Krajní nouze a § 29 Nutná obrana a dále § 30 Svolení po-kozeného, kde v odstavci 1 stojí šTrestný ěn nespáchá, kdo jedná na základ svolení osoby, jejífl zájmy, o nichfl tato osoba m fl bez omezení oprávn ěn rozhodovat, jsou ěnem dot eny.õ Dal-ím z ějífl zmín ěných ustanovení je § 76 trestního ádu Zadrflení osoby podez elé, který je moflné pracovníky SBS také vyuffit [8],[9].

## 4.2 P íprava ohledání

Vedoucí výjezdové skupiny odpov dný za ohledání se po p íchodu na místo ěnu informuje u policist ě a p ípadn ě i u jiných osob, které provád ěli prvotní a neodkladné úkony o zm ěnách na míst ěnu, které vznikly provád ěním úkon . Jestliffe je pot eba provést je-t dal-í neodkladné úkony, tak zajistí jejich provedení. Spolu s kriminalistickým technikem se vizuáln seznámí se situací a ur í postup p í ohledání. P í stanovení postupu se zohled uje zejména druh trestní v ci, kde se místo ěnu nachází, pov trnostní podmínky, ro ní doba, pot ebný po et sil a prost edk . S ohledem na moflnost pátrání po erstvé stop je také nutné uváflvat o velikosti prostoru, který by m l být prohledán.

Jestliže to charakter případu vyžaduje je možné a v n kterých p ípadech i nutné p izvat experty z p íslu-ného znaleckého oboru zkoumání. Vedoucí odpov dný za ohledání po rozd lení úkol koordinuje innost policist provád jících bezprost ední ohledání, fotografickou nebo videodokumentaci místa ínu a psouvoda se sluflebním psem. Jestliže je objekt zaji-t n zabezpe ovacím za ízením nebo operativní technikou jako je nap . kamerový systém, zajistí sou innost pracovník bezpečnostní slufly obsluhující tento systém. Podle možnosti také p íbere k ohledání nezú astn nou d v ryhodnou osobu. V praxi je to velice asto zástupce místní samosprávy [7].

### 4.3 Provedení ohledání

Jak již bylo e eno ohledání místa ínu u závařn j-ích p ípad provádí výjezdová skupina, nebo-li výjezdový tým, jehož innost ídí vedoucí, zpravidla nejzku-en j-í len týmu. Vedoucí odpovídá za kvalitu provedeného ohledání, které provádí pov ený len týmu společ n s kriminalistickým technikem, který je zodpov dný za vyhledání a zaji-t ní v cí a stop.

Pokud to podle okolností p ípadu p íchází v úvahu a nebylo-li to provedeno již p í provád ní prvotních a neodkladných úkon uvede se na pachovou stopu sluflební pes, zajistí se pachové stopy a provede se celková p ehledová fotodokumentace místa ínu, z d vodu zachování stop bez vstupu na toto místo. Dále se zajistí p edm ty a stopy, které by mohly být zni ena jako mikrostopy, biologické, daktyloskopické a trasologické stopy, uvedené po adí není nijak dané a m ní se podle charakteru konkrétního p ípadu. Ve-keré provád né úkony se zaznamenávají do protokolu o ohledání místa ínu.

P í následn provád ním detailním ohledání se popisují, zam ují a dokumentují ohledávané objekty a vyhledávají a zaji- ují se p edm ty a stopy. Ohledání se zpravidla provádí ve sm ru p edpokládaného pohybu pachatele, pokud není znám nebo to není v en významné provádíme ohledání:

- a) koncentricky nebo excentricky, tj. po spirále od hranice místa ínu k jeho st edu nebo opa n ,
- b) frontáln , ohledávající postupují v rojnici od jedné strany místa ínu ke druhé,

- c) kruhov , jeden konec ady ohledávajících je ve st edu místa inu a druhý kolem n j opisuje kružnici,
- d) po úsecích, zejména v rozlehlém nebo nep ehledném terénu.

Tyto metody se mohou v pr b hu ohledání m nit nebo kombinovat, není-li to v–ak nutné je vhodn j–í postupovat jednou zvolenou metodou po celou dobu ohledání. Nález p edm t nebo stop se zaznamenává do protokolu nebo poznámek. Stopa nebo p edm ty se odeberou, když to jejich rozm ry dovolí a uloží do ádn ozna ených obal , které se zajistí tak aby byla vylou ena neautorizovaná manipulace s t mito p edm ty nebo stopami. P edtím se ale fotograficky s íselným ozna ením zadokumentují tak, aby bylo patrné místo jejich nálezu a vztah k jiným p edm t m a stopám. Ozna ení stop se v protokolu o ohledání místa inu, plánu a fotodokumentaci nesmí li–it. Z protokolu musí být také patrné z eho byly stopy zaji–t ny a jak s nimi bylo naloženo.

P í pohybu na míst ohledání se musí zú astn é osoby chovat tak, aby se zbyte n ni eho nedotýkaly, vstupovaly na každé místo aíl po jeho vizuálním ohledání, aby nedo–lo k po–kození stop a nevytvá ejí nové stopy tzn. nic neodhazují, neodkládají, nekou í, nejí a p icházejí a odcházejí jen po ur ené trase. Také pouívají vhodné ochranné pom cky a prost edky [5],[7].

#### 4.4 Záv r ohledání s vyhodnocením výsledk

Po ukon ení detailního ohledání se provede kontrola úplnosti ohledání, shrnutí výsledk a kontrola podkladových materiál pro vypracování dokumentace ohledání. P edm ty a stopy ur ené ke zkoumání se uchovávají tak, aby nedo–lo k jejich vzájemné kontaminaci a vzniku nových stop. Tyto p edm ty a stopy kriminalistický technik ádn ozna í a zabalí, tak aby byla vylou ena manipulace s nimi p ed jejich expertizou. Technik je poté p edá policejnímu orgánu, který je zodpov dný za jejich odeslání ke zkoumání. V n kterých p ípadech, když nap . chybí srovnávací materiál tak stopy z stávají p iloženy ke spisu.

Po skon ení ohledání, když není nutné opakované ohledání ani dal–í úkony na míst inu, rozhodne policejní orgán o ukon ení uzav ení místa inu a dá souhlas s uvedením místa do p vodního stavu.

Ohledání místa trestného činu má kromě významu zjistit a zajistit stop trestného činu i význam taktický, protože by mohlo poskytnout k zodpovězení sedmi základních kriminalistických otázek: kdo, co, kdy, kde, jak, čím, pro a mohlo by tak napomoci pátrání po pachateli nebo k určení zodpovědnosti konkrétních osob. U ohledání mimořádných událostí, havárií apod. je prakticky nemožné na místě určit způsob spáchání. K závěru lze dojít až po vyjádření experta a znalce [6],[7].

#### 4.5 Zvláštnosti ohledání místa mimo řádné události

Mimořádná událost ohrožuje nebo narušuje společenské zájmy, je zpravidla většího rozsahu a došlo nebo mohlo přitom dojít ke ztrátám na životech, zranění osob nebo velkým hmotným ztrátám. Vzhledem k aktuální politické, hospodářské nebo sociální situaci lze za mimořádnou událost považovat i událost rozsahem menší.

Při ohledání se držíme obecně platných zásad, které jsou náročněji realizovatelné z důvodu následujících zvláštností, které spoívají:

- v rozsahu prvotních a neodkladných úkonů
- v nárocích na nasazení sil a prostředků
- v rozsahu ohledávaného místa
- v extrémních podmínkách při ohledání
- v náročné organizační stránce při ohledání
- v množství a druhích zajištěných stop
- v náročnosti dokumentace a pracnosti ohledání

Dokumentace místa mimo řádné události je z hlediska možnosti zjistit příčiny jejího vzniku velmi důležitá, je nutné zadokumentovat údaje, které mimo řádné události předcházely, průběh prvotních a neodkladných úkonů, průběh ohledání, pohyb osob na místě události, přesné znění stop a listinné materiály dokumentující stav před vznikem mimo řádné události [7].



#### 4.5.1 Zvláštnosti při ohledání místa letecké havárie

Postup zvolený pro ohledání letecké havárie je závislý na rozsahu havárie, následcích a terénu místa letecké havárie. Je nutné zajistit, aby s troskami a těly zemřelých nebylo manipulováno před příchodem odborné vyšetovací komise složené z pracovníků Ústavu pro odborné technické zjištění příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) a soudního lékaře. S troskami může být manipulováno až po jejich fotodokumentaci a souhlasu předšedý odborné vyšetovací komise.

Prvotní úkony na místě letecké havárie jsou:

- vykázat nepovolané osoby a uzavřít místo havárie
- poskytnout zraněným pomoc i za cenu porušení některých částí letadla, vždy je však nutné před vodní stav letadla zadokumentovat a nepokozovat jej nad rámec nutný pro záchranu osob
- při požáru na kterých částí letadla tyto uhasit a na místě se zdržet kouření nebo manipulace s otevřeným ohněm
- zabránit manipulaci s palubními přístroji, jejich odpojení povolit jen v případě ohrožení elektrickým zkratem a následným požárem nebo výbuchem, manipulace s přístroji však musí být zadokumentovaná a popsána
- zajistit ochranu stop na letadle nebo na jiných objektech před znícením
- zajistit veškeré palubní záznamy, magnetofony, navigační zařízení, GPS zařízení pro ÚZPLN a následnou expertizu
- zajistit palubní doklady, doklady posádky a jiné materiály vztahující se k letadlu nebo letu
- ve spolupráci se Zdravotnickou záchrannou službou zajistit u posádky zkoušku na přítomnost alkoholu v krvi, případně i OPL

Při ohledání místa letecké havárie se bez účasti expertů neobejdeme, soudní lékař spolu s leteckými experty a technikou již na místě hodnotí polohu těl nebo trosk letadla. Sleduje se použití záchranného systému, ochranných pomůcek, bezpečnostních pásů a aktivní přístup pilota letadla k řízení letu. Po pitvě zemřelých v ústavu soudního lékaře stíví je

následně zjištění rozsah poranění podprůměrného pohybového aparátu, pro posouzení polohy těl osob v době nárazu. K tomuto účelu je nutné zadokumentovat například ohlední změny na rukavicích, obouhružném nebo obuvi, kdy tato poranění mohou vypovídat o poloze rukou nebo nohou na pedálech nebo řízení. Těla zemřelých je nutné dokumentovat ve vztahu k terénu a troskám letadla, například sedáčkům. Nalezené věci dokumentujeme ve vztahu k místu nálezů i k okolním mrtvolám. Z důvodu velké potřeby předem a stop je vhodné označovat mrtvolky písmennou značkou a nalezené věci u těchto mrtvol písmennou značkou křížem mrtvolky. Je také vhodné samostatně číslovat části těl. Při probíhajícími ohledání zajistíme ostrahu osobních věcí osob a přepravovaného nákladu.

Oproti běžnému protokolu o ohledání místa nehody musí protokol o ohledání místa letecké havárie obsahovat navíc:

- poznávací značku a stát, typ letadla, provozovatele
- datum, čas a místo havárie
- popis události s následky
- soupis provozních technických dokladů letadla
- informace o letadle, výrobní číslo, typ, výrobce, rok výroby, majitel

Součástí protokolu o ohledání místa může být podle situace například:

- plán letu a informace o letu
- hlášení o zásahu hasičů, záchranné služby a ostatních letových a neletových složek
- ekologická opatření

Součástí dokumentace ohledání je také nártok, který zachycuje celkový výskyt stop od prvního styku letadla se zemí nebo vegetací, budovou apod., až po jeho konečné zastavení na zemi. Zobrazuje také polohu trosk letadla po celé délce pohybu letadla. Poloha trosk a stop musí být okótovaná a vzdálenosti musí korespondovat s údaji uvedenými v protokolu o ohledání místa nehody. Pro přesnost je vhodné zpracovat více nártoků v různých měřítkách.

Při zhotovování fotodokumentace je nutné nezapomenout na zachycení stavu a polohy řídicích pák, klapek, podvozku, palubní desky, přístrojů a ovladačů,

radionavigačních a spojových prostředků. Dále v-ech poru-ení materiálu tedy lom , deformací, vysunutí ep , protržení, p-etržení lan, táhel a vzp- r. Fotograficky je nutné také dokumentovat pr- b h- inností a záchranných prací na místě inu. Vhodné je také po- ídit letecké záb- ry nebo videozáznam ze sm- ru odkud letadlo p- ilétalo, nap- . p- íblížení k leti-ti [6].

#### 4.5.2 Zvlá-tnosti p- i ohledání mrtvoly

Ohledání provádí specialista výjezdové skupiny obvykle ve spolupráci s p- izvaným soudním lékařem ó znalcem v oboru soudního lékařství nebo p- izvaným lékařem. Prvotním opat- ením na místě je v-ak zji-t- ní zda osoba žije a nepot- ebuje-li tedy poskytnout první pomoc. Smrt- lov- ka je oprávn- n konstatovat pouze lékař- tedy pokud není nepochybná daná smrtelnými zran- ními nap- . odd- lení hlavy od trupu, rozt- í-t- ná lebka apod. nebo posmrtnými zm- namí jako jsou nap- . mrtvolné skvrny, ztuhlost, hniloba apod.

K podrobnému ohledání mrtvoly se p- istoupí a-í poté, co kriminalistický technik po- ídí fotodokumentaci mrtvoly a místa kde se nachází. Postupn- ohledáváme a popisujeme:

- polohu mrtvoly
- zevní viditelné stopy po zran- ní
- od- v, p- edm- ty nalezené na mrtvole a okolo ní
- bezprost- ední i vzdálen- j- í okolí

P- i samotném ohledání mrtvoly postupujeme od hlavy sm- rem ke kon- etinám, kdy pozornost v- nujeme jednotlivým zran- ním jako jsou od- rky, krevní podlitiny, ezné a bodné rány apod., popisujeme zejména jejich umíst- ní, barvu, vzhled, rozm- r. Posloupnost zaji- ování stop je taková, f- e nejprve se zaji- ují stopy pachové a mikroskopy, pak v- echny dal- í. Podrobný popis mrtvoly se na místě inu zpravidla neprovádí, provede jej a-í soudní lékař- po p- evozu do ústavu soudního lékařství.

Ú- elem ohledání je p- isp- t- k objasn- ní bezprost- ední p- í- iny smrti a také jedná-li se o vra- fdu nebo sebevra- fdu- i ne- astnou náhodu [7].

## 5. DOKUMENTACE MÍSTA ČINU

Dokumentací místa činu vznikne ucelený materiál o průběhu a výsledcích všech kriminalistických metod, které byly v konkrétním případě použity. Dokumentace vyjadřuje průběh a výsledek vyšetřované události a zjištění všech relevantních skutečností na místě události. Dokumentace musí být zpracovaná formou stanovenou zákonem s využitím nejvhodnějších metod praktické kriminalistické činnosti. Jedná se zejména o dodržení ustanovení § 55, § 56a a § 113 z. č. 141/1961 Sb., trestního řádu, které upravují obecná ustanovení o sepisování protokolu, použití zvláštních prostředků při protokolaci a účel ohledání a protokol o něm. V § 113 trestního řádu je uvedeno v odstavci 1: „Ohledání se koná, mají-li být písemným pozorováním objasněny skutečnosti důležité pro trestní řízení. K ohledání se zpravidla přibírá znalec.“ V odstavci 2 je uvedeno: „Protokol o ohledání musí poskytovat úplný a věrný obraz předmětu ohledání, mají se proto k němu přiložit fotografie, náčrtky a jiné pomůcky“ [8].

K protokolu o ohledání se tedy připojuje jako jeho nedílná součást topografická dokumentace (náčrtky, plány) a fotografická případně videodokumentace. Dokumentace obsahuje jen skutečnosti zjištěné při ohledání, úvahy nebo domněnky se zde neuvádějí. Změny, které vzniknou na místě před započetím ohledání jsou zachyceny v úředních záznamech policistů, kteří provádějí prvotní a neodkladné úkony nebo ve zprávách zasahujících složek IZS. Za obsahovou část dokumentace ohledání odpovídá policejní orgán nebo vedoucí výjezdové skupiny. Kriminalistický technik odpovídá jen za kvalitu provedení technických úkonů a zpracování písemné dokumentace. Za výběr objektů pro fotografickou dokumentaci odpovídá také vedoucí výjezdové skupiny, technik odpovídá jen za určení správného postupu při fotografování. Fotografickou dokumentaci je nutné použít i v případě, že jako záznamového prostředku bylo použito videokamery.

Kriminalistická dokumentace musí:

- věrně zobrazovat skutečnou situaci na místě kriminalisticky relevantní události
- umožnit názornou představu o místě pro všechny kdo budou dokumentaci používat
- umožnit obnovení situace na místě, pokud to bude nutné

- poskytnout obraz o průběhu a výsledku prováděných úkonů a činností v místě, prostoru a podmínkách na daném místě
- uvádět metody, způsobů a prostředky prováděných úkonů

## 5.1 Protokol o ohledání místa činu

Jak již bylo uvedeno náležitosti protokolu jsou uvedeny a specifikovány v trestním řádu. Zpracování protokolu se řídí následujícími zásadami: formulace protokolu musí být jasná a jednoznačná vylučující více významů, jeden a týž pojem se v celém protokolu nazývá stejně a v případě stop je také stále stejně slovně označen, vzdálenosti uvádíme zásadně v délkových jednotkách, uvádíme i tzv. negativní okolnosti, postupujeme dle pokyny od obecného k jednotlivému, neuvádíme zde žádné své názory nebo domněnky.

Protokol se dělí na tři části a to část úvodní, popisnou a závěrečnou. V úvodní části jsou obsaženy následující údaje: název trestní věci, hlavička útvaru policie, jména, funkce a hodnosti všech kdo se na ohledání podíleli nebo mu byli přítomni, místo ohledání, datum a přesný čas zahájení a ukončení ohledání, podmínky ohledání jako denní doba, viditelnost, teplota a způsob ohledání. V popisné části, která je co do rozsahu neobsáhlejší jsou uváděny: změny a úkony provedené při prohlídce a přípravě ohledání, popis průstupových cest, popis prostor a objektů s uvedením výchozího bodu měření, v terénu popis orientačních bodů, kompletní popis místností včetně zařízení, popis míst kde byly zjištěny stopy, popis míst kde by se mohly stopy nebo podmínky vyskytovat, ale nejsou zde a popis nalezených podmínek a stop s slovním označením. V závěrečné části je uveden: seznam dokumentů připojených k protokolu o ohledání, seznam nalezených a zjištěných stop a podmínek s slovním označením, záznam o pořízení fotodokumentace a nasazení sluflebního psa a vytvoření nártku nebo plánu. Dále je zde uvedeno nasazení speciálních sil a prostředků, například jeřáb, výsuvných plošin, vrtulník apod., kam byly převezeny zraněné nebo usmrcené osoby, jak byla naloženo s zjištěnými stopami a podmínkami tzn. kam byly odeslány na provedení expertiz a podpisové dolofky všech zúčastněných.

Význam protokolu o ohledání místa činu je tedy v tom, že zachycuje skutečnosti jako jsou povětrnostní podmínky, časové a světelné podmínky a hlavně podpisy všech zúčastněných osob s uvedením data a času podpisu, které jiné dokumentační prostředky neobsahují [2],[6],[7]. Příloha PI: Protokol o ohledání místa činu + nártek.

## 5.2 Topografická dokumentace místa inu

Topografická dokumentace místa inu je metoda založená na grafickém znázornění kriminalisticky relevantních míst. Části zemského povrchu nebo předměty a objekty jsou promítnuty na rovinnou průmětnu. Poskytuje nám informaci o rozměru, tvaru a vzájemném umístění předmětu a stop. Topografická dokumentace místa inu se zpravidla provádí v průběhu jednotlivých fází ohledání, používáme přitom měřicí metody jako jsou metoda pravouhlých souřadnic, metoda polárních souřadnic nebo metoda protínání. Můžeme také použít fotogrammetrické metody jako jednosnímková nebo vícesnímková fotogrammetrie a metodu zaměření pomocí globálního polohového systému GPS. Výsledkem použití těchto metod je nártok nebo plánek.

1. **Nártok** je grafické znázornění místa ohledání v přírodním měřítku ke skutečnosti, zakreslují se do něj předměty a stopy tak jak jsou v průběhu ohledání zjišťovány. Nártok může sloužit jako podklad pro vypracování plánu, nebo může plánku už méně závažných účelů nahradit. Poloha předmětu a stop se vyměří a do nártku se zakresluje pomocí kótování. Za výchozí body měření se volí ty, které jsou relativně stále jako jsou rohy domů, most nebo sloupy elektrického vedení. Ke zakreslení předmětu slouží buď smluvené značky nebo zjednodušený půdorys předmětu nebo objektu, číselné označení stop musí být shodné s protokolem o ohledání místa inu. Nártok je součástí dokumentace ohledání musí tedy obsahovat, označení události, hlavičku útvaru P R, místo a čas a také podpisy všech osob, které podepsaly protokol o ohledání místa inu. Podle zobrazované situace rozlišíme nártok orientační, situační nebo polodetailní a detailní.
2. **Plánek** je přesné, podle nártku v měřítku naryšované grafické znázornění místa ohledání a jeho okolí. Měřítko se udává velikostí místa ohledání. Měřítko vyjadřuje poměr zmenšení, vyjadřuje se jako poměr užitých délek na plánu k horizontálnímu průmětu této délky v terénu. Na plánu se uvedou smluvenými symboly objekty, předměty a stopy. Na vhodném místě se vyznačí šipkou sever a vysvětlivky použitých značek tedy legenda. Stejně jako nártok musí být i plánek opatřen údaji jako

jsou název vci, hlavi ka OOP R, datum, jméno autora, íslo jednací apod.

3. **Schéma** ó je grafické zobrazení, které se pouffívá pro znázorn ní nap . rozvod médií a energií nebo zapojení elektrických za ízení. Pro jeho tvorbu platí stejné zásady jako pro ná rtek. Pouffijeme ho tehdy pokud pom fle k lep-ímu pochopení funkce nebo mechanismu události [5].

P íloha PI: Protokol o ohledání místa ínu + ná rtek.

### 5.3 Fotografická dokumentace místa ínu

Fotografická dokumentace je jedním z nejroz-í en j-ích zp sob zachycení nejr zn j-ích proces , objekt nebo jejich ástí. Podává nezkráslenou informaci o skute nostech na fotografii zachycených a tak umofl uje jejich objektivní posouzení. Podle rozsahu záb ru d líme dokumenta ní fotografii na:

- orienta ní fotografii
- celkovou situa ní fotografii
- polodetailní fotografii
- detailní fotografii
- celkovou p ehledovou fotografii

Mezi speciální fotografické techniky pat í nap íklad: panoramatická fotografie, kterou dále d líme podle zp sobu získání fotografie na lineární a kruhovou panoramatickou fotografii. V kriminalistice dále pouffíváme metody, které umoflní zobrazit i skute nosti lidskému oku neviditelné jako jsou nap . Makrofotografie, mikrofotografie, fotografie v neviditelném zá ení p edev-ím infra erveném, ultrafialovém a rentgenovém [2].

### 5.4 Moderní metody kriminalistické dokumentace

- **Videodokumentace** zachycuje dynamicky se m níící obrazovou a zvukovou situaci, kdy výhoda tohoto zp sobu dokumentace spo ívá v tom, fle zachycuje pr b h d je.

Videotechnik musí zvládnout nejen dle zásad dokumentovat kriminalistické metody ale i vhodně spolupracovat s vyšetřovatelem, který komentuje probíhající činnosti nebo klade otázky obviněnému i znalci. Aby mohl videozáznam sloužit jako důkazní prostředek musí splnit formální a obsahové náležitosti jako protokol o ohledání místa činu.

- **Fotogrammetrie** se zabývá získáváním dále využitelných měření z obrazového nejčastěji fotografického záznamu. Jde o zvláštní druh měřené fotografie, kdy vlastní měření neprovádíme na daném objektu obvyklou měřicí technikou ale na jeho snímku. Fotografie je následně počítačově zpracována ve vhodném programu jehož výstupem je přesný topografický plánec.

- **DMU** o dokumentace místa události, jde o metodu blízké fotogrammetrie, kdy z jedné nebo více fotografií získáme informace o prostorovém uspořádání objektu. Tento systém byl provozován od roku 1992 nejprve na KÚ Praha.

- **FOTOKRES I.** Je systém, který se stal nástupcem systému DMU, vychází ze stejných principů liší se však dokonalejším zpracovatelským softwarem, který umožňuje využívat kreslicí programy jako AutoCAD nebo programy na úpravu obrazových dat jako je Photoshop a zpracovatelský program FOTODO.

- **Globální polohový systém GPS** o je družicový navigační systém složený ze třech segmentů a to segmentu kosmického, řídicího a uživatelského. U KÚ Praha je tento systém využíván od roku 1995, jeho výhodou je možné propojení s např. fotogrammetrickými systémy nebo se systémem Spheron.

- **Systém dokumentace Spheron R2S Crime** (z angl. Return to scene crime o návrat na místo činu), kterým je od roku 2005 vybaveno pracoviště KÚ Praha. Umožňuje vytvořit kompletní digitální kriminalistickou dokumentaci místa činu. Využívá sférické kamery pro snímání místa činu a umožňuje zakomponování videozáznamů, topografické dokumentace, fotografické dokumentace, písemných záznamů a popisu jednotlivých stop. Výsledkem je kompletní dokumentace místa činu v elektronické podobě. Základním prvkem tohoto systému je sférická kamera, která umožňuje vytvořit sférický snímek, který vytváří pocit řekně osoba stojí uprostřed prostoru (sféry). Toto je umožněno díky parametrům kamery jako je vertikální rozsah 180°, horizontální rozsah 360° a rozlišení 50 milionů pixelů. Doba snímání scény se pohybuje podle nastaveného rozlišení a světelných podmínek od jedné minuty po



t icet minut. Tyto moderní metody nenahrazují klasické innosti na míst inu jen je dopl ují a iní je názorn jí a p ehledn jí [2].

## 6. VÝSLEDNÝ ALGORITMUS POSTUPU NA MÍSTĚ ÚHYNŮ

Algoritmem rozumíme systém vzájemně na sebe navazujících úkonů a postupů, které se opakují při ohledání místa úhynu. Cílem je přehledně a heslovitě zobrazit základní a opakující se úkony tak jak jdou ve většině případů po sobě při provádění úkonů a ohledání místa úhynu.

Důvodem je zafixovat tento postup a jejich podrobně uplatnění v praxi při řešení často stresujících situací například při zásahu a následném ohledání místa mimořádné události o havárii.

### A: První zásah na místě úhynu

1. seznámení se situací
2. provedení prvotních a neodkladných opatření a úkonů
  - poskytnutí nebo zajištění první pomoci zraněným
  - předčasná prohlídka místa úhynu
  - opatření bránící škodlivým následkům
  - uzavření místa úhynu
  - zjištění totožnosti svérázných událostí
  - zajištění ochrany stop a věcných důkazů
  - zajištění pronásledování pachatele a pátrání po horké stopě
3. Provést hlášenou službu o informovat operativní státní policii nebo nadřízeného

### B: Vlastní ohledání místa úhynu

Při této fázi dochází ke spolupráci ohledávajícího s kriminalistickým technikem. Před zahájením ohledání je nutné nejdříve zajistit nasazení služebního psa na pachovou stopu, zajištění pachových stop a mikroskop.

1. Statické orientační ohledání místa úhynu
  - a) stanovuje rozsah a postup ohledání

- b) určuje výchozí místo ohledání, výchozí bod měření
- c) rozhoduje o nasazení sil a prostředků, například izvolání znalce a experta
- d) stanovuje rozsah následků na zdraví a majetku

## 2. Podrobné ohledání

- a) ohledáváme přístupové cesty
- b) ohledáváme objekt jako celek o polohu, sousedící objekty, provedení budovy, vnější zabezpečení budovy, charakteristické zvláštnosti budovy
- c) ohledáváme okolí objektu o dvory, nádvoří, parkoviště, porosty
- d) ohledáváme jednotlivé části objektu o popis rozměrů, tvar, vnitřní uspořádání, stav zabezpečení, funkčnost jednotlivých prvků, vybavení jednotlivých prostor, pokosení, zjištění a zajištění stop
- e) ohledáváme mrtvolu o celkové rozměry a popis stavu, poloha jednotlivých částí těla, popis odvalu a stop a v cí na odvalu, popis těla od hlavy ke končetinám včetně stop a zranění, viditelné markanty a mrtvolné příznaky
- f) ohledáváme věcné důkazy o výstifné pojmenování, místo nálezu, materiál, barva, tvar, stav, rozměry, hmotnost, výrobní čísla a markanty, jejich kompletnost nebo nekompletnost, popis vad a pokosení, způsob zjištění
- g) ohledáváme ve volném terénu o charakter terénu, jeho členitost, viditelnost, povrch, orientační body, popis místa výskytu stop a v cí, popis stop a v cí včetně negativních okolností
- h) zpracování nártku místa činu

## 3. Dokumentačníinnost po ohledání místa činu

- a) vyhodnocení ohledání po věcné a obsahové stránce
- b) zpracování dokumentace ohledání o protokol o ohledání místa činu, fotodokumentace místa činu, nártky nebo plánek
- c) rozhodnutí o zpřístupnění místa nebo objektu ohledání

Uvedené body nejsou vyerpávajícím výtem nutných úkonů na místě činu. Po adí a provedení jednotlivých bodů se liší podle druhu kriminalisticky relevantní události [5].

## 7. TYPOVÉ PLÁNY JEDNOTLIVÝCH INNOSTÍ ZASAHUJÍCÍCH SLOŤEK P I LETECKÉ HAVÁRII

Typová innost obecn obsahuje postup sloflek integrovaného záchranného systému p i záchranných a likvida ních pracích v p ípad mimo ádné události. Ze zpracovaných typových inností vybírám z dvodu zam ení diplomové práce typovou innost . 04 letecká nehoda. Typová innost sloflek IZS p i společném zásahu u letecké nehody je zpracována v souladu se zákonem íslo 239/2000 Sb., o IZS. Uvedený zákon definuje v ust. § 4 slofky integrovaného záchranného systému, odstavec 1: šZákladními slofkami integrovaného záchranného systému jsou Hasi ský záchranný sbor eské republiky, jednotky pořární ochrany za azené do plo-ného pokrytí kraje jednotkami pořární ochrany, zdravotnická záchranná služba a Policie eské republiky.õ

V následujícím odstavci definuje ostatní slofky integrovaného záchranného systému, odstavec 2: šOstatními slofkami integrovaného záchranného systému jsou vy len né síly a prost edky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní odborné a jiné služby, za ízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení ob an , která lze vyuffít k záchranným a likvida ním pracím. Ostatní slofky integrovaného záchranného systému poskytují p i záchranných a likvida ních pracích plánovanou pomoc na vyřádání.õ

V odstavci 6 tohoto paragrafu je stanovena odpovědnost velení zní: šSlofky integrovaného záchranného systému jsou p i zásahu povinny se ídit p íkazy velitele zásahu, pop ípad pokyny starosty obce z roz-í enou p sobností, hejtmana kraje, v Praze primátora hlavního m sta Prahy nebo Ministerstva vnitra, pokud provád í koordinaci záchranných a likvida ních prací.õ

Mimo ádná událost letecká nehoda je charakteristická tím, že velitelem zásahu je velitel jednotky PO, zpravidla p íslu-ník Hasi ského záchranného sboru R, nebo funkcioná HZS R s právem p ednostního velení poté, co se dostaví na místo letecké nehody. Slofky IZS provád í na místě havarie innosti s cílem: zorganizovat pozemní pr zkum a pátrání po letadle, uhasit pořáry, provést vyhledání, záchranu a evakuaci ohrožených osob, provést t ídní zran ných a poskytnout psychosociální pomoc postířeným.

V následující části budu podrobněji uvádět pouze činnosti z typového plánu, které mají vztah k práci PR a tedy i k ohledání místa letecké havárie. Samostatná a souběžně se zásahem složek IZS probíhají úkony, prováděné orgány jinými v trestním řízení. Velitel zásahu složek IZS musí vyhovět dohládní orgán jiných v trestním řízení ve věci provedení úkonů v přípravné fázi trestního řízení, zvláště ve věci prvotních neodkladných úkonů na místě inu. činnosti s tím spojené zabezpečují síly a prostředky PR. V místě letecké nehody působí také Komise Ústavu pro odborné technické zjištění příčin leteckých nehod (ÚZPLN) to v případě havárie civilního letadla, v případě havárie vojenského letadla je to Komise Inspekce ministra obrany. Předsedové obou komisí spolupracují s velitelem zásahu a samostatně s orgány jinými v trestním řízení [12].

## 7.1 Kompetence a postup činnosti jednotek PO

Jednotky PO na místě letecké havárie plní úkoly zmíněné již v úvodu této kapitoly, ve které záchranné práce ale musí být organizovány tak, aby nebyly porušeny dleřité dleřazy pro zjištění příčiny mimořádné události a identifikaci obětí. Tla zem elých se nechávají na místě jejich nálezů, pokud nebrání v činnosti složkám IZS. U částí lidských těl se postupuje obdobným způsobem. Tla zem elých se pouze označí tak, aby bylo zřejmé, kde již byla nalezena. Tímto způsobem je vymezena a usměrněna činnost jednotek PO ve smruku uchování stop na místě inu na listu jednotek PO typového plánu letecká nehoda.

Obecně je činnost HZS legislativně upravena zákonem číslo 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky, který v § 5 uvádí následující kompetence HZS, odstavec 1: šP íslu-níci jsou oprávněni provádět potřebná zjištění a služební úkony, nahlížet do potřebné dokumentace a pořádat potřebnou součinnost; úkonem se rozumí činnost prováděná při výkonu státní správy v oboru působnosti hasičského záchranného sboru. Při provádění úkonů jsou příslučníci oprávněni ke vstupu do objektů a zařízení a ke vstupu na nemovitost na dobu nutnou k žádnému provedení těchto činností. Odstavec 2 tohoto paragrafu zní: šP íslu-ník je k provedení zásahu, který nesnese odkladu, oprávněn otevřít byt nebo jiný uzavřený prostor a vstoupit do něj. Při tom je povinen zajistit přítomnost

nezú astn né osoby, nehrozí-li nebezpe í z prodlení. Po provedení zásahu je p íslu-ník povinen neprodlen vyrozum t orgány Policie eské republiky. [12]

## 7.2 Kompetence P R na míst letecké nehody

P R je ozbrojený bezpečnostní sbor, který plní úkoly ve všech vnitřních a vnějších bezpečnostních a dalších úkoly v rozsahu a způsobem stanoveným právními předpisy, zejména z. č. 273/2008 Sb., o P R, z. č. 40/2009 Sb., trestní zákoník a z. č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním. P íslu-ná ustanovení uvedených zákonů vyuffitelná p í mimo řádných událostech a ohledání místa ínu jsem již zmínil v ásti 4.1. Prvotní a neodkladné úkony.

P R p í letecké nehodě zejména chrání bezpečnost osob a majetku, provádí pátrání po obtech, provádí ohledání místa letecké nehody, pořizuje dokumentaci, zajišťuje stopy a koná úkony potřebné ke zjištění jejich příčin a pro následnou identifikaci mrtvol (ohledání místa letecké nehody zajišťuje v součinnosti s ÚZPLN), zajišťuje veřejný pořádek, dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu, reguluje vjezd vozidel a vstup osob, poskytuje vrtulník letecké služby P R a po zjištění totořnosti obětí vyrozumívá pozstalé.

V případě potřeby prohlídky místa letecké nehody z důvodu podezření zda se zde nenachází výbušnina nebo pro zneškodnění výbušniny lze vyuffit pyrotechnika P R. Jeho činnost je pak upravena ZPPP č. 53/2003 o postupu p íslu-ník P R p í oznámení o uložení NVS, nálezu podezřelého předmětu a NVS nebo výbuchu. V případě zjištění stop NVS se k ohledání místa letecké nehody přizvou p íslu-ní experti z OKTE nebo KÚ Praha.

Na vyřídání velitele zásahu se na záchranných pracích mohou podílet i p íslu-níci speciálních potápěčských činností a výcviku PP R. Pro provádění záchranných činností v kontaminovaném vodním prostředí např. leteckým palivem nebo olejem je tato složka P R vybavena. P íslu-níci služby pořádkové policie obvykle nejsou vybaveni řádnými ochrannými pomůckami vyuffitelnými p í letecké nehodě a s tím je nutné p í zásahu počítat [12].

### 7.3 Kompetence Komise ÚZPLN

Podmínkami činnosti Komise ÚZPLN je odborné zjištění příčin leteckých nehod a incidentů letadel zapsaných v leteckém rejstříku ČR vedeném Úřadem civilního letectví a Leteckou amatérskou asociací ČR. Zabývá se tedy incidenty na kterých se podílí letadla zapsaná v leteckém rejstříku ČR nebo incidenty s letadlem jiného státu či letadlem Armády ČR.

Komise ÚZPLN v případě sedou komise na místě letecké nehody ve spolupráci s ostatními složkami IZS zabezpečuje.

1. předčasnou prohlídku místa letecké nehody za účelem:
  - odpojení akumulátoru od palubní sítě
  - deaktivace záchranných pyrotechnických prostředků pyrotechnikem PR
  - zjištění stop po nárazu v terénu (směr, úhel, rychlost nárazu, přítomnost námrazy)
  - stanovení plánu dalšího postupu a součinnosti s velitelem zásahu a složkami IZS
2. podrobné ohlední trosky letecké nehody za účelem:
  - zaznamenání a uchování stop, které mohou být zničeny záchrannými pracemi (stopy na povrchu terénu, na stromech, na stavbách, stav obětí před vyproštěním)
  - zajištění palubní technické dokumentace, a stavu spínačů a ovladačů
  - vyjmutí letových záznamů a paměťových médií
  - ohledání obětí
  - dokumentace a kontroly manipulace s troskami pro účely dalšího zkoumání
  - odběr pohonných hmot pro účely expertizy

Právní rámec činnosti Komise ÚZPLN tvoří zákon číslo 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů [12].

## 7.4 Kompetence ZZS a soudního léka ství

V p ípad úmrtí osob p í letecké nehod je za soudn léka ské vy-et ování na základ smlouvy mezi Úst ední vojenskou nemocnicí Praha a ÚZPLN vřdy zodpov dný Vojenský ústav soudního léka ství , který v p ípad pot eby provádí -et ení v sou innosti s ústavem soudního léka ství spádové oblasti. O nasazení soudního léka e rozhoduje v p ípad nehody civilního letadla stálá slufba ÚZPLN. Soudní léka provede ohledání místa letecké nehody v sou innosti s komisí ÚZPLN a P R p ípadn Vojenskou policií, ídí se pokyny p edsedy Komise ÚZPLN. P í identifikaci zem elých spolupracuje s P R, organizuje p evoz zem elých do ústavu soudního léka ství. Soudní léka má k dispozici speciální od v, obuv, rou-ky, ochranné rukavice a je ozna en identifika ní kartou a reflexní vestou.

### Úkoly a innosti ZZS kraje

Úkolem ZZS je zejména rozd lení ran ných, poskytnutí odborné p ednemocni ní pé e, transport zran ných do zdravotnických za ízení, konstatování smrti osoby v etn stanovení p edb fné p í iny smrti, výkony spojené s ohledáním t la a vypln ním listu o prohlídce mrtvého. Záchranné práce jsou organizovány tak, aby nebyly po-kozeny d lefité d kazy pro zji-t ní p í iny události a identifikaci ob tí [12].

## 7.5 Kompetence ídicího orgánu Ministerstva dopravy

Pátrací a záchrannou slufbu na území R p í leteckých haváriích ídí Ministerstvo dopravy. V rozsahu své p sobnosti ji zabezpe uje ízení letového provozu R ve spolupráci s vojenskými orgány prost ednictvím společného Záchranného koordina ního st ediska Praha (RCC Praha). RCC Praha odpovídá za zaji-t ní výkonu letecké slufby p í pátrání a záchran pomocí letecké pátrací slufby Armády R a P R.

Výkon letecké slufby pátrání a záchrany, je-li to proveditelné musí pokračovat aíl do doby, kdy jsou v-echny postílené osoby v bezpe í nebo kdy skon ily ve-keré nad je na jejich záchranu.



V souvislosti s mírou možného nebezpečí na palubě letadla rozeznáváme tzv. údobí nejistoty, což je situace, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě. Je-li dle vodná obava o bezpečnost letadla a osob na palubě hovoříme o údobí pohotovosti a konečně je-li určitá jistota, že letadlu a osobám na palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí, nebo že potřebují okamžitou pomoc hovoříme o údobí tísni. Na uvedené stavy reaguje RCC Praha aktivací příslušných a adekvátních sil a prostředků [12].

## 7.6 Kompetence IfiP

IfiP je dozorový orgán, který působí v ochraně životního prostředí a nedisponuje žádnými zásahovými prostředky. Kompetence IfiP je dána především z. č. 282/1991 Sb., o

IfiP, z. č. 254/2001 Sb., o vodách, z. č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a z. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v účinném znění pozdějších předpisů.

Pracovníci IfiP vyslaní na místo letecké nehody podle potřeby spolupracují s ostatními složkami IZS a poskytují odbornou pomoc veliteli zásahu, která spočívá zejména v zabránění kontaminace životního prostředí, která byla způsobena leteckou nehodou nebo při odstraňování nehody. Podle okolností odebírají také různé vzorky. Pro umocnění činnosti pracovníků IfiP jim musí být umožněn vjezd do uzavřeného místa letecké nehody, kde jsou zařazeni do štábu velitele zásahu [12].

## **II. PRAKTICKÁ ÁST**

## 8. ROZBOR VYBRANÉHO DRUHU HAVÁRIE

Cílem praktické části mé diplomové práce je rozebrat a porovnat skutečnou mimořádnou událost se zásadami uvedenými v teoretické části diplomové práce. Zjistěné odlišnosti a případné nedostatky potom vztáhnout k průzkumu provedenému mezi slofkami IZS a MP na teritoriu okresu Strakonice. Z uvedených zjištění poté navrhnou možná modely jak zlepšit informovanost a tedy i práci při provádění prvotních a neodkladných úkonů na místě inu. Snahou je v konečném důsledku umožnit preciznější a prokazatelnější ohledání místa inu.

V této části práce budu tedy hodnotit a možná i kritizovat práci příslušníků slofky IZS, a to s dobrým úmyslem popsat skutečný stav při provádění zásahu na místě mimořádné události. Jako modelovou mimořádnou událost jsem si vybral leteckou havárii, ke které došlo v roce 2009 v rekreační zóně Podskalí jižního města Strakonice. Uvedená havárie, která byla i mediálně prezentována se stala jednou z nejtragičtějších a co do zásahu nejnáročnějších událostí v posledních letech na okrese Strakonice.

Část v novanou průzkumu povodomí o správném chování na místě inu jsem pojal jako prostědek pro zjištění názoru na tuto problematiku mezi příslušníky P R, HZS a MP na uvedené lokalitě. Je nesporné, že tyto respondenti jsou omezení a nevelké díky personálním stavům posuzovaných slofky, přesto mají získané výsledky svůj význam. Nemluvíme totiž o obyčejných lidech, jedná se o vycvičené, vyškolené a kvalifikované profesionály, jejichž zaměření se sice liší podle úkol slofky do které přísluší, ale spojuje je společná myšlenka pomáhat, přičemž preventivně a v konečném důsledku i postihovat protiprávní jednání. Z toho důvodu se tedy setkávají příslušníci P R, HZS, MP a dalších slofky na místech mimořádných událostí a je tedy více než důležité, znát kompetence a mít povodomí o znalostech a výcviku kolegů, jejichž činnost ovlivňuje další úkony na místě inu.

Jsem si vědom, že posuzovat je vždy jednodušší než zasahovat, i zde platí že špo bitv je každý generál, z vlastní zkušenosti vím, že svou roli zda hrají i další faktory, které se jen těžko dají vtáhnout do typových plánů, postupů nebo pokynů.

## 8.1 Letecká havárie šPodskalíř 2009

Dne 16.8.2009 došlo do současné doby k nejkritičtější letecké havárii v historii Aeroklubu ve Strakonících. V rekreační části města zvané šPodskalíř havaroval jednomotorový sportovní letoun Cessna FR 172 H s imatrikulací OK-AKM. V kabině letadla zahynuli pilot letadla a dva cestující, třetí cestující utrpěla vážná zranění. Hmotná škoda na letadle byla odhadnuta na 1.500.000,- Kč, což při stáří letadla cca. 40 let svádí o jeho totální likvidaci.

Díky pádu letadla do rekreační oblasti jsou slofky IZS informovány prakticky okamžitě, na místě zasahují v prvopočátku jak občané Strakoníc tak slofky IZS. Již od počátku se začínají mezi občanými a médii množit spekulace o tom co vedlo k tak tragické havárii, kdy letadlo havarovalo pouhých několik stovek metrů před hranou píštěvací dráhy strakonického letiště. Jak to v takových případech bývá výpovědi svědků se liší, nebo si odporují, jak si mohl každý přečíst v místním tisku nebo v elektronických médiích.

Je to v celku pochopitelné podobná havárie nás zasáhne nečekaně, rozsah a tragické následky nás zaskočí, stres způsobí jiné vnímání času a zasahující občané pípadně záchranáři samozřejmě vnímají prvotně zraněné, kterým poskytují pomoc. V této provyšetřování pí in letecké havárie a pípadně trestní právní odpovědnosti zúčastněných osob nejdříve jší fázi je skutečně pouze profesionál schopen vnímat i okolnosti, které mohou znehodnotit místo inu. Je toho skutečně mnoho, co musí píslučníci zasahujících slofků IZS splnit, aby dostáli stanoveným plánům a postupům jak zasahovat na místě mimo ádné události o letecké havárie. Uvedená havárie je ještě specifická tím, že letadlo poté co ztratilo výšku a zachytilo se vrcholky stromů na boku eky Otavy narazilo do kamenitého boku na druhé straně eky a skončilo tak sv jším pádem ve vodě ástě n zachycené za boku. Co vedlo k osudné ztrátě výšky, zda chyba pilotáže, technická závada, nekvalitní palivo nebo jeho nedostatek to má ukázat další etení.

V následující části provedu rozbor zpracované dokumentace výjezdové skupiny PŘ a ÚZPLN, která by měla na tyto otázky odpovědět. Jedno je od počátku jasné povtrnostní vlivy na nehodu vliv neměly, byl krásný nedělní srpnový den [13]!

## 8.2 Technické parametry letadla Cessna FR 172 H

Letadlo Cessna FR 172 H je čtyřmístný jednomotorový vzpěrový hornoplošník, duralové samonosné konstrukce s motorem uloženým v pletu. Sedadla jsou umístěna za sebou ve dvou řadách, vstup do letadla je možný z obou stran kabiny. řízení je volantového typu, podvozek tříkolový příčový s hydraulickými brzdami. Uvedený typ letadla, který prošel různými modernizacemi se vyrábí od roku 1956 v USA nebo v podobě společnosti ve Francii. Do současné doby bylo vyrobeno nejméně 43 000 kusů, to svědčí o velké oblibě tohoto nenáročného a snadno ovladatelného stroje.

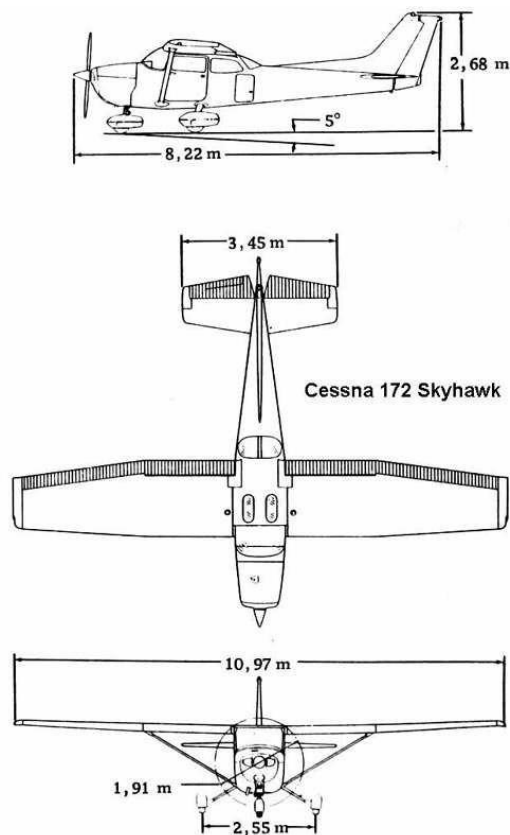
Z technických parametrů uvádím nejdůležitější pro ohledání a zjištění příčin havárie:

- výška 2,68 m , délka 8,22 m, rozpětí 10,97 m
- výška kabiny 1,22 m, délka kabiny 3,61 m, šířka kabiny 1,00 m
- plocha křídla 16,20 m<sup>2</sup>
- motor –střálcový ležatý s příčným vstřikem paliva
- výkon při 2 800 otáčkách 210 hp
- maximální hmotnost 1 160 kg
- užitné zatížení 380 kg
- zavazadla 54,4 kg
- objem paliva 201 l
- vrtule dvoulistá hydraulicky stavitelná
- dolet 959 km, dostup 4 267 m
- délka vzletu 293 m, délka přistání 175 m
- přístrojové vybavení –indikátor VOR, VOR/ILS, radiostanice VHF, transponder SRE s kódovacím výškoměrem.
- vytrvalost ve vzduchu 4,5 hodiny

Jednotlivé parametry se u různých provedení Cessny 172 mohou lišit je to dáno jiným typem motoru a malými technickými změnami jako je konstrukce podvozku nebo tvar oken, tak jak byl letoun v průběhu let vyvíjen, viz. Obr. 4. [13].



Obr. 4. Cessna FR 172 H + nákres



Je-t neřl za nu popisovat jednotlivé prvotní a neodkladné úkony a následn ohledání letecké havárie, co pod tímto pojmem vlastn rozumíme, řLetecká havárie je tedy mimo ádná událost, která je spojená s provozem letadla a stala se mezi dobou kdy jakákoliv

osoba do letadla nastoupila s úmyslem vykonat let a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily a při které došlo ke zranění nebo smrti osoby v souvislosti s provozem letadla, nebo došlo k poškození a zničení letadla [12]. V mé diplomové práci se zabývám havárií malého sportovního letadla, což je letadlo přepravující na palubu do 19 osob včetně posádky letadla.

### 8.3 Ohledání místa nehody šPodskalí 2009

Následující část bude jen na doty samostatných kapitol, tak jak jsem je uváděl v teoretické části diplomové práce bod 4. Ohledání místa nehody. Jednotlivé fáze ohledání tak jak jsou zaznamenány ve spisu budou konfrontovány s teoretickými postupy ohledání místa nehody.

#### 8.3.1 Prvotní a neodkladné úkony

Dne 16.8.2009 kolem 10:00 hodin vykonávala dvouletá hlídka OOP Strakonice obchůzkou v obci Nový Dražejov. Radiostanicí přijali zprávu od operátora dle stojníka o havárii sportovního letadla v části Strakonice zvaná šPodskalí. Na základě dobré místní znalosti přijíždí k místu události nejkratší cestou po místní cyklostezce.

Při příjezdu na hlídku mává žena ve věku 35 let, hlídce sděluje, že ve vraku je flivá holice. Žena tedy musela být relativně blízko vraku letadla. Hlídka ženu neztotožňuje ani jí neříká, aby setrvala na místě a ihned se zapojuje do poskytnutí pomoci zraněným. Slučební vozidlo zaparkovali v blízkosti místa, havárie. Výjezdová vozidla obvodních oddělení policie jsou vybavena systémem GPS a operátor dle stojníka tak měl místo události lokalizováno. Velitel hlídky PR instruuje kolegu, aby sepsal civilní osoby na místě, k tomuto nedochází nebo je hlídka je plně zaměřena poskytnutím první pomoci.

U vraku letadla se v tu dobu pohybují dva muži, jak je uvedeno v úředních záznamech policistů mladšího a staršího věku, bližší údaje k nim zde nejsou uvedeny. Muži byli v přímém kontaktu s vrakem letadla i poškozenými. Tyto civilní osoby nejsou z místa vykázány, nebo nikdo jiný se na místě v tu dobu nenachází a hlídka mužů vyuffivá k záchraně zraněných holice. Situace na místě je komplikovaná vrak letadla je z větší části

pono en do eky Otavy, zran ná hol i ka má silné bolesti. Hlídka odstra uje trosky, které tla í na hol i ku a drflí k ídlo letadla aby ho nevzal proud, v této situaci nevnímají p esn innost dvou mufl , kte í na míst pomáhají. Civilní osoby cht ly dívku z vraku vyprostit, velitel hlídky jim v tom z d vodu p edpokládaných vnit ních zran ní zabránil a vy kal na p íjezd RZS Strakonice. Ostatní t i cestují utrp li zran ní na první pohled neslu itelná se flivotem a tak byla t la ponechána na míst .

B hem n kolika dal-ích minut na místo p íjídí RZS a HZS ze Strakoníc. Hasi i a záchraná i dávají nosítka na vrak letadla a pomáhají vypro-ovat dívku a drflet trosky letadla. Po vypro-t ní dívky hasi i p ivazují vrak letadla, aby ho nestrhl proud eky. Kdyfl byla dívka v pé i léka e a nebo mofná kdyfl ufl byla ve vrtulníku LZS, p esn to policisté nedokázali ur it, p ichází k jejich sluflebnímu vozidlu mufl ve v ku cca. 55 let a p edává jim ta-ku, která plavala na hladin dále po proudu eky. V ta-ce byl telefon, doklady pilota a doklady od letadla. Dále jim mufl p edal ásti videokamery, které polofil na sluflební vozidlo. Policisté mufl nestotofnili ani si nenechali ukázat místo nálezu v cí, i kdyfl bylo z ejmé, fle pochází nejmén ze dvou míst, nebo ásti videokamery byly suché. Hlídka provádí hláskou slufbu a fládá na místo p íjezd výjezdové skupiny ÚO P R Strakonice.

Na místo se dostavuje dal-í policista z OOP Strakonice a spolu s první hlídkou na míst si rozd lují prostor, který zabezpe ují policejní páskou se zákazem vstupu. Zabezpe ují i prostor na druhém b ehú eky kde m lo letadlo první kontakt se stromy a jsou zde ásti k ídla letadla.

**Zhodnocení prvotních a neodkladných úkon :** Zran né osob byla poskytnuta pomoc i za cenu poru-ení n kterých ástí letadla, letadlem nebylo manipulováno nad rámec nutný pro záchranu osoby. P vodní stav letadla zadokumentován nebyl a to ani posléze formou ú edních záznam od zasahujících osob, p íslu-ník RZS a HZS. Uvedený nedostatek je dán po tem prvotn zasahujících policist na míst ínu, dvou lenná hlídka správn vyhodnotila nutnost poskytnutí léka ské pomoci, nebo zran ná dívka mohla utonout nebo mohla být dále zran na troskami letadla, které na ni tla il proud eky. Následn ale m lo dojít ke ztotofn ní osob, zejména mufl, který p ínesl ta-ku s doklady a ásti videokamery. V tu dobu na míst íjil byli p íslu-níci HZS a bylo je tak mofné vyuffit ke krátkodobému st efení místa ínu a následnému zaji-t ní místa nálezu v cí. Po p íjezdu t etího p íslu-níka OOP Strakonice bylo místo uzav eno páskou a to na v-ech v tu dobu



relevantních místech. Je zřejmé, že úkol , informací i zasahujících osob na místě je v tomto konkrétním časovém velice ohraničený úsek tolik, že není v silách policistů mít pohled o innosti všech na místě . Bylo by tedy vhodné vybavit výjezdová vozidla P R kamerovým systémem, který by nezávisle dokumentoval průběh sluflebního zákroku. V tomto případě , kdy byla sluflební vozidla nedaleko místa havárie byl takovýto záznam poskytl informaci o pohybu osob i časovém sledu událostí. Obvodní oddělení policie jsou vybavena ručními videokamerami, ale ty nejsou běžnou výbavou sluflebního vozu a hlavně zde byla nutnost tuto kameru instalovat a uvést do provozu a to opět naráží na provedení výše uvedených prioritních úkonů .

Na místo události měla být cestou operačního d stojníka vyslána hlídka slufby dopravní policie skupiny dopravních nehod. Tito policisté mají konkrétní zkušenosti se zajištěním míst t flkých dopravních nehod a jejich dokumentace. Dvou lenná hlídka zasahující ve vodě ve stísněném prostoru se t emi t ly pasafér a t fce zran nou dívkou musela být nutně psychicky ot esena a rychlý p řjezd takové posily by jistě zlepšil provedení prvotních a neodkladných úkonů na místě havárie, zejména zjištění sv dk události. Tento nedostatek byl pak pí dalším et ení pracovníky SKPV vy e-en p esto se v-ak v tisku objevovali informace, že n kte í sv dci vyslechnuti nebyli.

Ochrana stop před zni ením byla zajištěna kotvením vraku letadla tak, aby nedošlo k jeho potopení a ohrani ením prostoru páskou zakazující vstup. Zdravotnická záchranná slufba nebyla pořídána o zajištění zkouky na ovlivnění posádky alkoholem nebo OPL, a to z toho d vodu, že jedinou zran nou byla dívka ve v ku deset let. S t ly, která nebránila zásahu sloftek IZS nebylo správně manipulováno a uvedenou zkouku provedl ahl soudní lékař .

### 8.3.2 Příprava ohledání

Asi po 40 minutách od pádu letadla na místo události p íjíždí výjezdová skupina ÚO P R Strakonice slofená z vy-et ovatele, kriminalisty šoperativceů a kriminalistického technika. Hlídka P R p edává veliteli výjezdu informace, včetně informací o p edání ásti videokamery a odvozu zraněné dívky vrtulníkem LZS. Na místo p íjíždí jí dal-ít i p íslu-níci OOP Strakonice povolání do slufby z domova, ti st ídají první hlídku P R, která se jede na OOP p evléci a st eří místo havárie. Na místo se také dostavuje dvou lenná komise ÚZPLN ve které je lékař z Vojenského ústavu soudního lékařství Úst ední vojenské nemocnice

Praha-Stečovice a dosahový funkcionář ÚOPR Strakonice. Na místě je po návratu výjezdové hlídky ÚOPR –est uniformovaných příslušníků policie, výjezdová skupina a komise ÚZPLN.

**Zhodnocení přípravy ohledání:** Velitel výjezdu zodpovědný za ohledání se po příchodu na místo ihned informoval o situaci a o provedených opatřeních. Informaci o nalezených částech videokamery vzal do úvahy při stanovení postupu ohledání. Pátráním po videokazetě pověřil v rámci jejich úkolů výjezdu a první tři policisty, kteří byli na místě ihned. Další tři příslušníci ÚOPR sestavili zajištěné místo ihned a bránili vstupu nepovolaných osob. Ohledání bylo provedeno za účasti soudního lékaře a komise ÚZPLN.

S ohledem na velikost prostoru na kterém byly trosky letadla rozptýleny, na ranní dobu, v srpnu je v této rekreační lokalitě bohatá vegetace a na důležitost nálezu videokazety pro možnost zjištění situace na palubě letadla, mohl být cestou operativního důstojníka na místo vyslán např. psovod nebo hlídka ÚOPR ze sousedních OOP. Psovod má zkušenosti se zajištěním ohledání místa ihned. Hlídka ze sousedních OOP, které mohli být na místě události v případě, že neobdrželi oznámení do cca. 20 minut, mohli provést úseky dále po proudu a vyloučit tak skutečnost, že se nějaká plovoucí část z vraku zachytila např. na vegetaci.

### 8.3.3 Provedení ohledání

Ohledání provedené výjezdovou skupinou za účasti komise ÚZPLN a zadokumentované kriminalistickým technikem je zachyceno v protokolu o ohledání místa ihned a fotodokumentaci.

Protokol o ohledání místa ihned má v úvodní části uvedené náležitosti týkající se zúčastněných osob, místa, podmínek ohledání, časových údajů a důvodů ohledání. V popisné části kriminalistický technik nejprve popisuje, kde se nachází samotné místo události, po jeho lokalizaci, popisuje jednotlivé objekty nacházející se v okolí místa ihned, kdy za výchozí bod měření je zvolen roh oplocení chaty. Ve které vzdálenosti jsou udávány v metrech. Následuje popis místa prvního kontaktu letadla s objekty tedy se stromy, je zde uvedeno poškození stromů a popis oddělených částí letadla, opatřeno s udáním vzdáleností a velikostí v metrech. Třetí částí protokolu je popis stavu vraku letadla, včetně posádky a zajištěných věcí, kdy převládá část popisné části je věnována popisu těchto zemělin. Třetí

zemělých jsou dokumentována ve vztahu k troskám letadla a místu v kabině. Je zde popsáno oblečení zemělých včetně jeho poškození. Zranění osob jsou díky spolupráci se soudním lékařem popsána podrobně. U každého z nich je také dokumentován a řádně evidován obsah kapes a osobní věci.

Co do rozsahu druhá nejvýše část popisné části protokolu je věnována soupisu provozních technických dokladů letadla a dokladů pilota nalezených v těle mimo letadlo a uvnitř kabiny letadla. Pouze malá část je věnována popisu technického vybavení, stavu přístrojů, ovladače a poškození jednotlivých částí draku letounu. V závěrečné části je zmíněno provedení fotodokumentace, nenasazení sluflebního psa a soupis zajištěných polofek. Dále je zde uvedena přítomnost soudního lékaře a inspektora ÚZPLN, kterému byly následně předány zde vyjmenované polofky včetně vraku letadla a datum a čas ukončení ohledání.

**Zhodnocení provedení protokolu o ohledání místa nehody:** V úvodní části protokolu o ohledání místa nehody není v přítomných osobách uveden inspektor ÚZPLN ani soudní lékař, přestože jsou uváděni v části textu závěrečné. Důvod se zdá být pochopitelný, k podpisovým doložkám těchto osob by bylo obtížné zajistit podpisy nebo komise ÚZPLN odvětvěla vrak letounu na domluvené místo a nečekala na vyhotovení dokumentace ohledání.

V tomto konkrétním případě, ale měl být v popisovém poli ohledání přítomen uveden inspektor ÚZPLN, se kterým bylo na místě domluveno, že za tři dny proběhne další zkoumání vraku letadla za účasti vyšetřovatele PR a bylo tak možné jeho podpis zajistit. Technické skutečnosti uvedené v protokolu o ohledání místa nehody by tak získaly podpisem specialisty na průkaznosti. Přítomnost této letecké havárie bylo totiž advokátem zastupujícím rodinu pilota rozporováno provedení ohledání, převoz vraku letadla a jeho zajištění a následné další zkoumání z důvodu, že byly nedostatečně zadokumentovány technické skutečnosti a vrak byl dále uložten v soukromém objektu kam mohl mít majitel letadla přístup a mohlo tak dojít k manipulaci s vrakem. Byly vzneseny pochybnosti o věrohodnosti závěrečné zprávy ÚZPLN.

V protokolu o ohledání je k technickému stavu ovladače a přístrojů uvedeno pouze šesti ohledáním kabiny letadla je zjištěno, že úchyt táhla korekce je odlomen, táhlo v poloze zasunuto. Přístrojová deska je rozbitá, přístroje jsou vypadané z úchytu [13]. V závěrečné zprávě ÚZPLN je dokumentován stav přístrojů z následného vyšetření o tři dny později, kdy je uvedena poloha ukazatele vysunutí klapky, poloha klíčku zapalování, poloha

palivového kohoutu, údaj na mechanickém otáčkoměru motoru, poloha ovládacího pístu plynu, poloha ovládací vrtule a poloha ovládacího bohatosti směsi paliva. Stav takových leteckých částí letadla jako je vrtule je popsán pouze tím, kde chybí, jaký je stav hřídele nebo pístu v protokolu není. Následně komise ÚZPLN nachází na pístu vrtule namotané lano používané kajakáři na řece Otava a z toho bylo usouzeno na chod motoru v době nárazu. Dále zde není uveden stav palivových nádrží a olejového hospodářství, přesto kde nedostatek paliva mohl být příčinou pádu letadla. V závěrečné zprávě ÚZPLN vycházející ze zprávy o této věci je pak uvedeno, kde vzorky provozních kapalin nebylo možné odebrat v dostatečném množství, protože patrně unikly po nárazu do vody.

Kriminalistický technik na místě spolupracující s inspektorem ÚZPLN pracoval s výhledem, kde stav přístrojů a ovládacího bude zaznamenán při dalším zkoumání vraku letadla komisí ÚZPLN pro vypracování závěrečné zprávy o příčinách letecké nehody. Nikdy však nelze vyloučit, jak se to v tomto případě potvrdilo vznášením námitek ohledně možné manipulace s vrakem a tedy i se stopami při transportu a uskladnění vraku letadla. Ohledání místa nehody je úkon neopakovatelný a tedy nenahraditelný. Z dalších údajů vyplývá, kde letecké části vraku letadla byly zaznamenány fotodokumentací, ale pouze v protokolu je stav v době ohledání na místě popsan jednoduše a je stvrzen podpisy zúčastněných. Je tedy nutné zpracovávat protokol o ohledání místa nehody dle zásad uvedených v ZPPP § 100 a dokumentovat všechny relevantní skutečnosti na místě nehody, jen tak je možné omezit stíhání právních zástupců podezřelých nebo poškozených, které trestní řízení protahují a podraňují.

Fotodokumentace provedená kriminalistickým technikem obsahuje 116 fotografií, kdy 16 z nich poskytl inspektor ÚZPLN, jedná se o letecké snímky místa letecké nehody. Technik začal fotografováním celkového pohledu na místo události při přímém ohledání. Pokračoval dokumentováním prvního kontaktu letadla s objekty tedy se stromy, včetně jejich poškození v dráze letu stroje. Dále dokumentoval kabinu letadla, nalezené dokumenty u letadla, poškozený motor a palubní desku, viz. Obr. 5,6.



Obr. 5. Celkový pohled na místo havárie a poškozený strom.



Obr. 6. Pohled na kabinu letadla a palubní desku.

Poté se v noval dokumentaci polohy a výrazných zranění mrtvých lidí, včetně použití bezpečnostních pásů, v cílem elých a poškození jejich oděvu. Pozornost byla věnována i například botám pilota, jejichž stav může informovat o jejich poloze na pedálech řízení a nalezeným částem videokamery, viz. Obr. 7.



Obr. 7. Pohled na podrážku obuvi pilota a části videokamery.



Fotograficky byl také zadokumentován průběh vyprošťovacích prací vraku letadla. A byly připojeny i letecké fotografie místa havárie poskytnuté inspektorem ÚZPLN, viz. Obr. 8,9.



Obr. 8. Postup vyprošťovacích prací.



Obr. 9 Letecký pohled na místo letecké havárie.

**Z hodnocení provedení fotodokumentace místa inu:** V posuzované fotodokumentaci jsou obsaženy všechny druhy dokumentační fotografie tak jak je dříve podle rozsahu záběru. Tedy fotografie orientační, celková situační, polodetailní i detailní. Podobně jako v protokolu o ohledání místa inu je zde polofně dříve zachycení poloh a

zranění zemřelých osob a na dokumentaci zajištěných nalezených v cí. Pouze cca. 6 fotografií z celkového počtu 116 se v nuje stavu motoru, ovládacích prvků a přístrojů. To přesto, kvůli zachycení jejich stavu, je před vyproštěním vraku, jeho transportem a uložení, jehož provedení bylo následně napadáno advokátem rodiny pilota nenahraditelné.

Je tedy nutné i při fotodokumentaci postupovat podle zásad a doporučení pro ohledání místa mimo žádné události, a to i za cenu velké časové náročnosti takového ohledání. V tomto případě bylo ohledání místa letecké havárie skončeno jak vyplývá z protokolu o ohledání místa inu za cca. tři hodiny. Do fotodokumentace byly zapracovány letecké záznamy ze smru při blížení letadla k letišti pořízené inspektorem ÚZPLN což pomohlo dokreslit celkový obrázek situace na místě inu.

### 8.3.4 Závěr ohledání s vyhodnocením výsledků

Po ukončení ohledání jsou vybrané zajištěné polofky předány pracovníky ÚZPLN tak jak je vedeno ve této závěrečné části protokolu o ohledání místa inu. Poté co policejní orgán rozhodl, že již není na místě potřeba provádět další úkony, dal souhlas s ukončením uzavření místa inu, odvezením vraku letadla a uvedením místa do původního stavu.

**Zhodnocení provedení závěru ohledání s vyhodnocením výsledků :** Po ukončení ohledání místa havárie není v dokumentaci ohledání uvedeno, kdo a kam převezl vrak letadla, ani jak bude dále naloženo se zajištěnými v cími. Z důvodu zmný místa uložení vraku letadla na základě rozhodnutí inspektora ÚZPLN oproti původně dohodnutému místu s P R došlo ze strany právního zástupce rodiny pilota k napadení závěrečné zprávy komise ÚZPLN z důvodu možné manipulace s vrakem a ohrožení případně znehodnocení stop pro další podrobné expertízy. I když se následně prokázal postup inspektora ÚZPLN jako možný a právně podložený, stín pochybností v některých lidech zůstal.

V podobných případech je vhodné komisi ÚZPLN nabídnout jako možnost uložení vraku letadla smluvní partnery P R, kteří jsou využíváni pro uskladnění vraku automobilů při různých dopravních nehodách, kde je nutné dále zkoumat technický stav automobilů. V případě takového i krátkodobého uložení by nemohlo být pochyb o nestrannosti a byla by tak vyloučena možnost manipulace s vrakem letadla a se stopami. Stejně tak je-li podstatná

část dokumentace ohledání v nována t l m zem elých je pro kompletnost dokumentace nutné uvést kdo a kam t la p evezl. P íloha: P II Protokol o ohledání místa ínu [13].

#### 8.4 Shrnutí ohledání místa letecké havárie šPodskalíõ

Provedením prvotních a neodkladných úkon íhídkou P R a civilními osobami byla z vraku letadla zachrán na desetiletá dívka, která se po dlouhodobém lé ení z fyzických zran ní zotavila. V pr b hu provád ní prvotních úkon í ohledání se vyskytli dva zásadní momenty, které ovlivnily dal-í pr b h -et ení a to zám na displeje videokamery ze kazetu z videokamery, kterou p edal hlídce na míst události nestotoftn ý mufl a zm na ulofení vraku letadla v kombinaci s rychlým provedením ohledání technického stavu letadla na míst . Tyto skute nosti si vynutily provedení dal-ích úkon , které celé objas ování velmi prodlouffily.

P í podobných mimo ádných událostech je nutné technickými prost edky zajistit na v li zasahujících policist í p íslu-ník jíných sloflek IZS nezávislou dokumentaci provád ní prvotních úkon í na míst ínu, nap . záznamovým za ízením ve sluflebním vozidle, které v kombinaci s jifl instalovaným za ízením GPS poskytne obraz o úkonech na míst ínu. Dále je nutné v maximální mí e od po átku vyuffívát ve-keré kapacity P R a to í slofky místn nebo v cn nep íslu-né pokud to pom fle zkvalitn ní zásahu. Zde je pot eba ádn plnit hlásnou slufibu a p edávat jasné a v cné informace opera nímu st edisku, které pak síly a prost edky poskytne. Je-li to mofné tak vyuffít schopností obecní nebo m stské policie jako dal-ího ozbrojeného sboru, kdy sou innost s touto sloflokou není zatím ádn teoreticky zpracována a nev nuje se jí pozornost ani p í provád ní tématických cvi ení.

V neposlední ad je pot eba trvat na vypracování ú edních záznam í od zasahujících p íslu-ník HZS k provád ní neodkladných úkon , kdy v opa ném p ípad í je zasílání ú edních záznam P R k událostem v p sobnosti HZS b ínou praxí.

Na základ t chto zji-t ní jsem si polofíl otázku jaký je stav pov domí o chování na míst ínu a mofnosti znehodnocení kriminalisticky relevantních stop mezi slofkami IZS a MP. Zji-t ní a vyhodnocení tohoto stavu je náplní dal-í ásti mé diplomové práce.

Jen je-t krátká poznámka, p í ínu letecké havárie se nepoda ilo jednozna n ur it. Patrn bylo p í ínou nedodržení postup í úkon í p ed p ístáním.



## 9. ZJIŠTĚNÍ STAVU ZNALOSTÍ O CHOVÁNÍ NA MÍSTĚ ÚHYNU

Na základě rozboru ohledání místa letecké nehody a vlastních zkušeností s pohybem a chybami na místě úhynu jsem se obrátil na příslušníky HZS R, P R a MP na teritoriu bývalého okresu Strakonice v Jihozápadním kraji s otázkami, které pomohou zjistit současný stav pro-kolení v oblasti pohybu na místě úhynu a znehodnocení stop. Otázky byly voleny co nejstručněji a nejjasněji aby umožnily odpovědět bez ohledu na příslušnost k těm, které výše uváděné slofky.

Výzkumu se zúčastnily obvodní oddělení Vodňany, Volyně, Strakonice, Radomyšl a Blatná. Co do velikosti obvodních oddělení jsou zastoupena oddělení druhého a třetího typu dle dělení P R, což v praxi znamená odšmátkání oddělení Strakonice s cca. 35 příslušníky a tři poševnické oddělení Radomyšl s 12 příslušníky. Stejně jako u P R byly do výzkumu zahrnuty i všechny stanice HZS R na strakonicku, což obnáší stanice Vodňany, Strakonice a Blatná. Zároveň byly zahrnuty výsledky zkoumání ze všech obcí s rozšířenou působností na strakonicku tedy z Vodňan, Strakonice a Blatné.

Celkem se výzkumu zúčastnilo 114 respondentů, ze statistického i absolutního pohledu to není velké číslo, přihlídneme-li však k procentnímu vyjádření, které je u P R 70% u HZS 61,6% a u MP 77,7% v této době aktivně sloužících příslušníků mají takto získané údaje svou vypovídací hodnotu. Celkem se výzkumu zúčastnilo 68,3% všech aktivně sloužících příslušníků P R SPP, HZS R a MP na teritoriu bývalého okresu Strakonice viz. Tab. 1.

Zúčastněné slofky	Aktuální počet příslušníků [ks]	Vráceno dotazník [ks]	Návratnost [%]
P R ÚO Strakonice SPP	80	56	70
HZS R ÚO Strakonice	60	37	61,6
MP Blatná, Vodňany, Strakonice	27	21	77,7
<b>Slofky celkov</b>	167	114	68,3

Tab. 1. Počet účastníků výzkumu ze slofky P R, HZS R a MP

## 9.1 Dotazník, vyhodnocení údaj z dotazníku

Na výše uvedené slofkky IZS a MP byl doručen dotazník, který je složen z 15 otázek, které se dotýkají zejména oblastí proškolení a úasti na řešení mimořádných událostí a spolupráce mezi slofkami IZS. V následující části mé diplomové práce vyhodnotím nejprve získaná data pro jednotlivé posuzované slofkky tedy P R, HZS a MP a následně popí-  
p í iny a doporu ím možná zlepšení uvedeného stavu.

### 9.1.1 Vyhodnocení údaj pro městskou policii

Odborná zp sobilost ekatele a strážníka MP je dána ust. § 4d z. . 553/1991 Sb. o obecní policii. Jsou zde vedeny termíny školení pro získání osvědčení o splnění stanovených odborných předpokladů. Pro ekatele je stanoven termín školení do 6 měsíců od vzniku pracovního pomru a pro strážníka 3 měsíce před koncem platnosti osvědčení, které platí po dobu 3 let.

Zkouška pro získání osvědčení sestává z části písemné a ústní. Písemná část je tvořena testem, ústní pak pohovorem se zaměřením na teoretické znalosti a praktické řešení modelových situací. Rozsah odborných předpokladů ekatele a strážníka je dán vyhláškou . 418/2008 Sb., kterou se provádí zákon o obecní policii [11]. Rozsah odborných předpokladů zahrnuje mimo jiné i právní úpravu P R, trestní právo, krizové řízení a IZS, uvádím zde jen kompetence, které mohou ovlivnit chování a postupy při zásahu na místě mimořádné události a jejím následném ohledání. V tomto smyslu zahrnuje výcvik ekatele a strážníka i zvládnutí taktiky zákroku při zákazu vstupu na určená místa a zajištění místa trestného činu. Toto připomenutí zákona o obecní policii pomůže vysvětlit výsledky u některých otázek dotazníku uvedené v Tab.2. Příloha P III: Dotazník.

Otázka číslo	Odpov ANO [%]	Odpov NE [%]	Poznámka
2.	38,1	61,9	Povodní , DN
3.	100	0	Institut Polis
4.	100	0	
6.	62	38	IZS o pavak
7.	52,38	47,62	
8.	100	0	
9.	0	100	
10.	38,1	61,9	
11.	0	100	
13.	0	100	

Tab. 2. Vyhodnocení dotazníku pro MP

Z uvedených odpovědí u otázky . 2, vyplývá, že pouze 38,1 % respondent má zkušenost se zásahem na místě MU. Při porovnání těchto odpovědí s odpověďmi u otázky . 10 vyšlo najevo, že respondent, který odpověděl, že má zkušenost se zásahem na místě MU ve 100% případ uvedl u otázky . 10, že nemá jeho složka dostatečné technické prostředky pro případnou ochranu kriminalistických stop na místě inu. S malou výjimkou platí i opačný scénář, ten kdo neměl zkušenost s MU uváděl, že je jeho složka dostatečně vybavená pro případnou ochranu kriminalistických stop na místě inu. Toto je dáno zkrácenou představou o skutečných potřebách při ostrém zásahu na místě MU a v případě havárií tedy i na místě inu. Výčet MU obsahoval zásahy při povodních a dopravních nehodách.

Odpovědi u otázek . 3,4,8, které se týkaly proškolení a dostatku informací o pohybu, právech a povinnostech na místě inu byly ve 100 % kladné, je to dáno pravidelným absolvováním školením pro získání osvědčení strážníka a také tím, že 50 % z těch, co se neúčastnili zásahu na místě MU bylo alespoň účastníky cvičení zaměřeného na řešení MU. Na strakonicku probíhá pravidelné školení strážníků prostřednictvím firmy Polis Příbram.

Odpovědi u otázek . 11 a . 13 jsou ve 100 % negativní je to dáno skutečností, že pro inspeční MP nejsou základními slovkami IZS a ve většině případů se na místo MU dostávají až po PR nebo HZS, kdy jejich úkolem je zpravidla střídat uzavřené místo činu. Nemají tak jak uvádí problém s výtkami kriminalistických technik ohledně znehodnocení stop ani s pro inspeční bezpečnostních agentur nebo civilistů při jejich vykazování z místa činu, nebo v té době prvotní a neodkladné úkony již probíhají nebo jsou u konce.

U odpovědí na otázku . 6 a . 7 respondent, který odpověděl, že se neúčastnil cvičení zaměřeného na řešení MU zároveň ve 100 % případů odpověděl také negativně na otázku zda je seznámen s Typovými plány na řešení MU slovkami IZS. Ve 100 % případů také platí opačné, kdo se účastnil cvičení se slovkami IZS má povědomí o existenci Typových plánů na řešení MU. Je tedy na přetlídající zapojovat do plánovaných cvičení nejen základní slovky IZS ale i pro inspeční ostatních sborů, nebo je zřejmé pro nás to, že cvičení pro jejich práci. Jak vyplývá i z otázky . 5, 62 % pro inspeční MP by uvítalo jako formu získávání informací cvičení nebo simulace. Je zřejmé, že aktivní účast na cvičením zásahu je pro inspeční a záživně není např. sezení na ubraní kolenní. Na strakonicku v posledních letech probíhalo cvičení zaměřené na únik pavku ze zimního stadionu ve Strakonici, dále cvičení zaměřené na řešení flezbní havárie v Katovicích a cvičení v souvislosti s MU v jaderné elektrárně Temelín, kterého se účastnily i slovky IZS a MP z Vodňan.

U otázky . 9 se dle předpokladu 100 % respondentů vyjádřilo negativně, nelze očekávat od pro inspeční MP snahu o zlepšení informovanosti o možnosti znehodnocení kriminalistických stop na místě činu o havárie. Tato otázka bude mnohem zajímavější u vyhodnocování odpovědí respondentů z PR.

V otázce . 15 se 66,6 % respondentů vyjádřilo, že s nimi dosud nikdo neřeší konkrétní problematiku znehodnocení stop na místě činu o havárie. To je oblast, kterou je nutné podchytit již při získávání osvědčení strážníka. V písemných otázkách ke zkoušce strážníka je 546 otázek, z toho právní úpravou PR se vnuje 10 otázek a z oboru kriminalistika tu není žádná. V praktické části zkoušky je 93 modelových situací, ale žádná se primárně nevnuje prvotním a neodkladným úkonům na místě MU, přestože se strážníci ke řešení těchto událostí dostávají.

Přesurité nedostatky ve spolupráci mezi uvedenými slofkami v otázce . 14, 100% respondent hodnotí souinnost sloflek IZS jako dobrou a je zde snaha o je-t uflí spolupráci, což koresponduje s ochotou 62 % respondent úastnit se společných cvení a simulací. Na záv r této ásti je-t uvádím údaj o délce zam stnání stráfník u MP, 33 % je zam stnáno u MP mén efl 5 let, 43 % mezi 5 a 10 lety a 24 % je u MP zam stnáno více jak 10 let. Tato struktura dáva mofnost pro dal-í r st a zlep-ování sou innosti mezi IZS a MP.

### 9.1.2 Vyhodnocení údaj pro HZS R

P íslu-níci HZS R musí po svém p íjetí do sboru absolvovat kurz zvaný vstupní p íprava p íslu-ník HZS R. Tento kurz je len n do ty modul a to úvodního, obecného, profila ního a praxe. Tímto studiem splní odbornou p ípravu dle z. . 361/ 2003 Sb., o sluflebním pom ru p íslu-ník ozbrojených sbor , ve zn ní pozd j-ích p edpis a získají odbornou zp sobilost dle z. . 133/85 Sb., o poflární ochran , ve zn ní pozd j-ích p edpis . Ve studijním plánu profila ním modulu je zahrnuta ást zabývající se poflární prevencí s hodinovou dotací 8 vyu ovacích hodin, v ní je pak obsaflena ást zji-ování p í in vzniku poflár s hodinovou dotací 2 hodiny. Náplní této ásti jsou témata jako innost na míst pofláru a zásady ochrany stop a d kaz na míst pofláru, p í iny vzniku pofláru a spolupráce s orgány innými v trestním ízení. Osv d ení o odborné zp sobilosti má platnost 5 let [14].

Je jisté, fl existují dal-í specializa ní kurzy, zejména pro vy-et ovatele HZS, který se zabývá zji-ováním p í in vzniku poflár a je tak partnerem orgán P R, která dle výsledk odborného vyjád ení poté koriguje postup svého -et ení. Vy-et ovatel ale stejn jako výjezdová skupina P R p íjídlí na místo MU afl po zaji-t ní místa a provedení prvotních a neodkladných úkon . Tíha ochrany a zaji-t ní kriminalistických stop tak leflí na adových p íslu-nících HZS, kte í jsou ze základního kurzu vybaveni dv mi hodinami výkladu o ochran a zaji-t ní stop. V následující tabulce Tab. 3. a vyhodnocení uvidíme zda jim toto mnofství znalostí p í jejich práci sta í. P íloha P III: Dotazník.

Otázka číslo	Odpov ANO [%]	Odpov NE [%]	Poznámka
2.	78,3	21,7	Povodní, DN, NVS
3.	54	46	Kurz ZPP, P R
4.	54	46	
6.	86,4	13,6	
7.	91,8	8,2	
8.	89,1	10,9	
9.	5,4	94,6	Komunikace P R
10.	35,1	64,9	
11.	16,2	83,8	Pachové, Mikro
13.	5,4	94,6	

Tab. 3. Vyhodnocení dotazníku pro HZS

Z uvedených odpovědí u otázky . 2, vyplývá, že 78,3 % respondentů z ad HZS má zkušenost se zásahem na místě MU. Porovnáme-li opět tuto odpověď s odpověďmi u otázky . 10 zjistíme, že 66 % příslušníků provázané skupiny z ad HZS si myslí, že jeho složka není dostatečně vybavená technickými prostředky k případné ochraně kriminalistických stop na místě inu. Podobná skupina, která na otázku . 2 odpověděla negativně, tedy, že nemá zkušenost se zásahem na místě MU v 62,5 % také v otázce . 10 uvádí, že nejsou dostatečně vybaveni pro ochranu kriminalistických stop. Tento podobný procentní výsledek je dle mého názoru dán zvládnutím výcviku a povodomými možnostmi technického vybavení, kterým jsou jednotky vybaveny. Mezi mimořádnými událostmi respondenti uvádějí zásahy u rozsáhlých požárů, tiských dopravních nehod, povodní, únik nebezpečných látek a nástražných výbušných systémů .

U odpovědí na otázky . 3,4,8, které se týkaly proškolení a dostatku informací o pohybu, právech a povinnostech na místě inu došlo u otázek . 3 a . 4 ke shodnému procentnímu výsledku, kdy 46 % respondentů uvádí, že nebyli proškoleni a nemají dostatek informací o problematice zachování kriminalistických stop na místě zásahu. Na druhou stranu 89,1 % dotazovaných odpovědělo u otázky . 8, že jsou seznámeni se svými právy a

povinnostmi na místě činu vyplývajícími z legislativy ČR. Tento rozpor je dán úzkým vnímáním místa činu o místo činu jen jako prostoru pro provedení hasičského zásahu. Vysoké procento kladných odpovědí je dáno vztažením odpovědi ke znalosti z. č. 238/2000 Sb., o hasičském záchranném sboru ČR, ve znění pozdějších předpisů. Jako způsob jak získali příslušníci HZS informace o ochraně kriminalistických stop uvádějí absolvování kurzu vstupní příprava příslušníků HZS ČR a také prokolení od kriminalistického technika se kterým komunikovali na místě činu po jeho přijezdu.

U otázky č. 11, 83,8 % respondentů uvedlo, že se nesetkalo s výtkou od kriminalistického technika v souvislosti se znehodnocením stop. Zbývající část uvádí problémy se znehodnocením pachových stop, mikroskop a trasologických stop. Pokud příslušníci HZS při provádění zásahu zachrajují lidský život nebo brání velké hospodářské škodě pak je v rámci prvotních a neodkladných úkonů možné určení poškození místa činu, které ale nesmí jít nad rámec nutnosti. V ostatních případech je z důvodu vyšetření příčin a případné trestní odpovědnosti nutné dodržovat zásady pro pohyb na místě činu. V této souvislosti je zajímavá otázka č. 13, o problémech s pracovníky SBS a vejdností při ochraně kriminalistických stop, kdy 5,4 % dotazovaných problémy uvádějí sešleny SDH. Příslušníci SDH často z praktické snahy a přemotivovanosti mohou místo činu znehodnotit.

U odpovědí na otázky č. 6 a č. 7 o účasti na cvičení MU a znalosti Typových plánů jsou dle očekávání vysoká procenta kladných odpovědí a to 86,4 % a 91,8 %. Je to dáno zpracovaným systémem cvičení u HZS, což potvrzuje i otázka č. 5 kde 73 % dotazovaných preferuje jako zdroj informací cvičení nebo reálné simulace. HZS je také garantem a u nich kterých Typových plánů slovkou, která velí prováděnému zásahu, proto je povinnost o jejich existenci vysoká.

Také dle očekávání je u otázky č. 9 vysoké procento negativních odpovědí a to 94,6 %, ve zbylých 5,4 % se příslušníci HZS snažili zlepšit informovanost o možnosti znehodnocení kriminalistických stop uskutečněním přednášek provedenou kriminalistickým technikem.

V otázce č. 15 se 75,7 % dotazovaných vyjádřilo, že s nimi nikdo neřeší problematiku znehodnocení stop na místě činu, není se ostatně co divit na dvě vyučovací hodiny v základní vstupní přípravě příslušníka HZS ČR se dá skutečně zapomenout. O to

dle fit je konání souinnostních cvení mezi slofkami, a to cvení, kde se zákrok neprovádí šjakoš ale šjako doopravdyš.

Pes uvedené nedostatky a potífe, v otázce . 14, 91,9 % respondent uvádí souinnost mezi zasahujícími slofkami na míst inu jako dobrou. Zbylá ást vidí nedostatky v komunikaci a spolupráci s kriminalistickými techniky. Na záv r této ásti je-t vyhodnocení délky slufby u HZS u dotazovaných p íslu-ník . Slufební pom r krat-í nefi 5 let m lo 10,8 % dotazovaných, mezi 5 a 10 lety slouffilo 40,5 % a nad deset let to bylo 48,7 % dotazovaných p íslu-ník HZS. Tato skladba se jak je vid t i z odpov dí v dotazníku kladn p sobí na vycvi enost a kompetentnost p íslu-ník sboru. U jiných sbor je trend asto práv opa ný.

### 9.1.3 Vyhodnocení údaj pro P R

Odborné vzd lávání policist je provád no ve -kolských za ízeních MV R, kde uchaze í získají kvalifikaci dle ust. z. . 361/2003 Sb., o slufební pom ru p íslu-ník bezpe nostních sbor , ve zn ní pozd j-ích p edpis . Dot en je zejména § 19 uvedeného zákona kde je definován obor a zam ení vzd lání p íslu-ník vzhledem ke slufebnímu místu. Pro p íslu-níky po ádkové policie je základní odborná p íprava v sou asné dob 6 m síc a policisté za azení v Jiho eském kraji ji absolvují zpravidla na SP<sup>TM</sup> a VO<sup>TM</sup> Brno.

Mezi odborné kompetence absolventa ZOP má mimo jiné pat it v ásti odborné a právní i provád ní prvotních úkon š zejména zaji-t ní místa inu a uchování stop, zji-t ní sv dk , první pomoc zran ným a hlásná slufba. Uvedené dovednosti prostupují vyu ovanými p edm ty jako jsou kriminalistika, slufba po ádkové policie a zdravotní p íprava. Po absolvování kurzu a jednom sí ní praxi ve -klním policejním st edisku Li-ov, (platí pro mnou posuzovanou oblast) by m li být policisté odborn dostate n p ipravení. V Tab. 4. a následujícím vyhodnocení odpov dí na dotazník zjistím aktuální stav jejich pov domí o této problematice. P íloha P III: Dotazník.



Otázka číslo	Odpov ANO [%]	Odpov NE [%]	Poznámka
2.	57,2	42,8	DN, letecká nehoda
3.	84	16	ZOP, ZPPP, OKT
4.	100	0	
6.	30,2	69,8	JETE, D Kat.
7.	53,7	46,3	
8.	91,1	8,9	
9.	0	100	
10.	68	32	Dopravní kufel
11.	8,9	91,1	Pachové, Mikro
13.	32	68	Ve ejnost

Tab. 4. Vyhodnocení dotazníku pro P R

Na otázku . 2, zda má respondent zkušenost se zásahem na místě MU 57,2 % odpovědlo kladně. Z tohoto počtu 81,3 % uvedlo, že je jeho součástí dostatečně technicky vybavená pro ochranu kriminalistických stop na místě inu, otázka . 10. Zbylým 18,7 % chybělo vybavení jako mobilní zátarasy, dopravní kufely, krycí plachty nebo boxy k ochraně stop. Ti, co nemají zkušenost se zásahem na místě MU uvádějí poměrně spokojenosti s technickým vybavením jen 50 % . Zkušenosti policisté patrně dokáží se stávajícím vybavením v případě potřeby improvizovat a procento jejich spokojenosti je tak v t-í. Třikrát v závědě nových pomůcek a vybavení je naučena vyjít jen s tím co momentálně mají. Výčet MU je dle očekávání pestrý, nechybí t-íké dopravní nehody, letecké havárie, požáry výrobních závodů nebo srážky vlaků .

Odpovědi na otázky . 3, 4, 8, které se týkaly pro-kolení a dostatku informací o pohybu, právech a povinnostech na místě inu byly kladné a dosahovaly vysokých procentních hodnot v naznačeném pořadí 84 %, 100 % a 91,1 %, je to dáno ústejně stavovskou ctí nepřipustit neznalost v tak zásadní věci a také absolvovanou ZOP a hlavně pravidelným pro-kolováním elektronickou formou ze ZPPP. U dle sloufických příslušníků má nezanedbatelný vliv praktické pozorování inosti kriminalistických technik na místě

inu. Tyto kompetence jsou však z části jen teoretické, jak vyplývá z otázky . 6 pouze 30,2% dotazovaných byli účastníky cvičení zaměřeného na řešení MU. Je to dáno strukturou délky sluflebního poměru příslušník P R ve sledovaném vzorku, která je jak ukáží dále odlišná například od struktury délky sluflebního poměru u HZS.

U odpovědí na otázky . 11 a . 13 jsou zajímavé kladné odpovědi a to 8,9 % u výtky kriminalistického technika ohledně znehodnocení stop a 32 % u problémů s civilními osobami při ochraně stop. Jako stopy nejčastěji znehodnocené jsou uváděné pachové stopy a mikrostopy, což odpovídá nejhrofnějším stopám při prvotních a neodkladných úkonech na místě inu. Problémy při zajištění místa inu a ochrany stop jsou ze strany veřejnosti jak vyplývá z odpovědí dány nerespektováním zákazu vstupu na vyhrazená místa a následným pohybem osob, případně manipulací s věcmi, dochází tak ke znehodnocení místa inu. Díky úkolům P R na místě inu jsou tyto procentní hodnoty nejvyšší ze všech posuzovaných sloflek.

V této souvislosti je zajímavé zjištění u otázky . 7, kdy 46,3 % dotázaných uvádí, že nejsou seznámeni s Typovými plány na řešení MU. To je závažné zjištění, nebo Typové plány stanovují úkoly jednotlivých sloflek IZS na místě události a je zde rovněž také otázka součinnosti. U typových plánů u kterých událostí je příslušník P R dokonce velitelem zásahu. Z tohoto pohledu příslušník neseznámených s Typovými plány jich také 92 % nebylo účastníky cvičení na řešení MU, právě přes součinnostní cvičení vede cesta jak informovanost zvýšit. V otázce . 5 se 68 % respondentů vyjádřilo, že je pro něj nejplněnější zdroj informací právě cvičení.

U otázky . 9 se 100 % dotazovaných vyjádřilo, že nenavrhl žádný způsob jak zlepšit informovanost o možnosti znehodnocení kriminalistických stop na místě inu. To koresponduje s odpověďmi u otázky . 4, kdy také 100 % dotazovaných uvádí, že mají dostatek informací o pohybu na místě inu. Je to však, jak často vidíme v praxi pouze zdání.

Potvrzující je, že přesto s 26,7 % dotazovaných jich kdo dále speciálně řeší problematiku znehodnocení stop na místě inu.

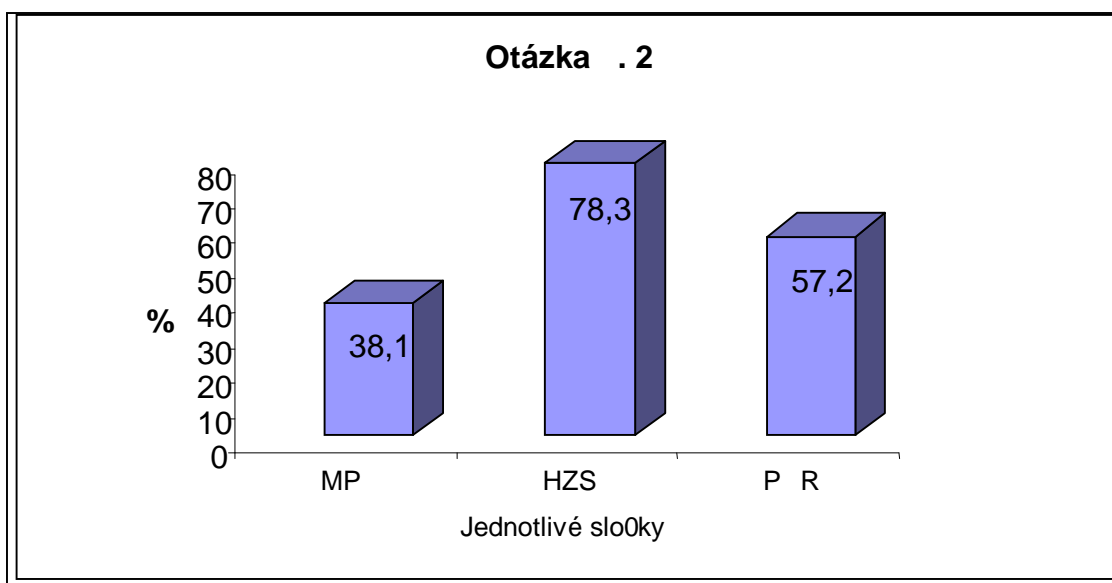
Rozložení délky sluflebního poměru je dle otázky . 12 následující, sluflební poměr do 5 let má 32 % dotazovaných, mezi 5 až 10 lety 52 % a nad 10 let pouze 16 % dotazovaných. To je například oproti údajům u HZS opačný trend, markantní zejména u déle sloufících. Je to důsledek různých často nekoncepčních reforem P R. Přesto nebo právě

proto 96,5 % respondentů hodnotí úroveň souhlasnosti mezi zasahujícími slovkami na místě nehody jako dobrou, jak dokládá otázka 14.

## 9.2 Shrnutí vyhodnocení posuzovaných slovek

V této části porovnám graficky výsledky pro zkoušku u pěti nejdůležitějších otázek, které se vztahují k řešení MU a ochranně kriminalistických stop na místě nehody tak jak na ně odpovídali jednotlivci jednotlivých dotazovaných slovek. U otázek s policejní tematikou je zajímavé srovnání mezi PR a MP, u otázek s tematikou cvičení a řešení MU zase srovnání mezi HZS a PR.

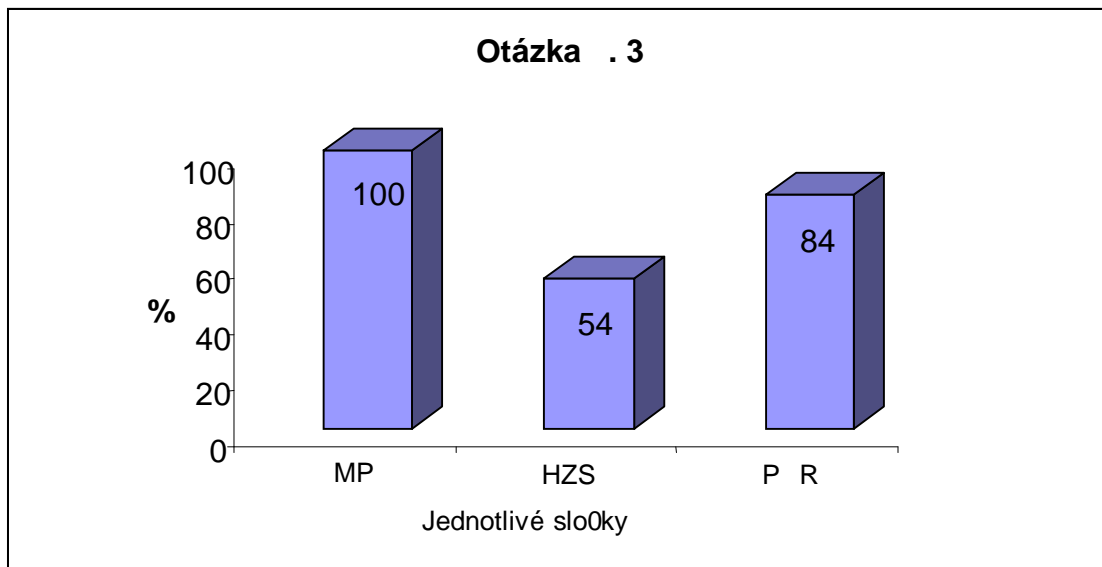
**Otázka 2** – Zúčastnil jsem se zásahu na místě mimořádné události nebo pro myslivé havárie, závažné havárie v dopravě atd. Následující graf porovnává kladné odpovědi jednotlivých posuzovaných slovek.



Graf. 1. Porovnání kladných odpovědí MP, HZS, PR na otázku 2

Z uvedeného grafu 1 je patrné rozložení kladných odpovědí, které odpovídá úloze a zaměření té které slovky na řešení MU.

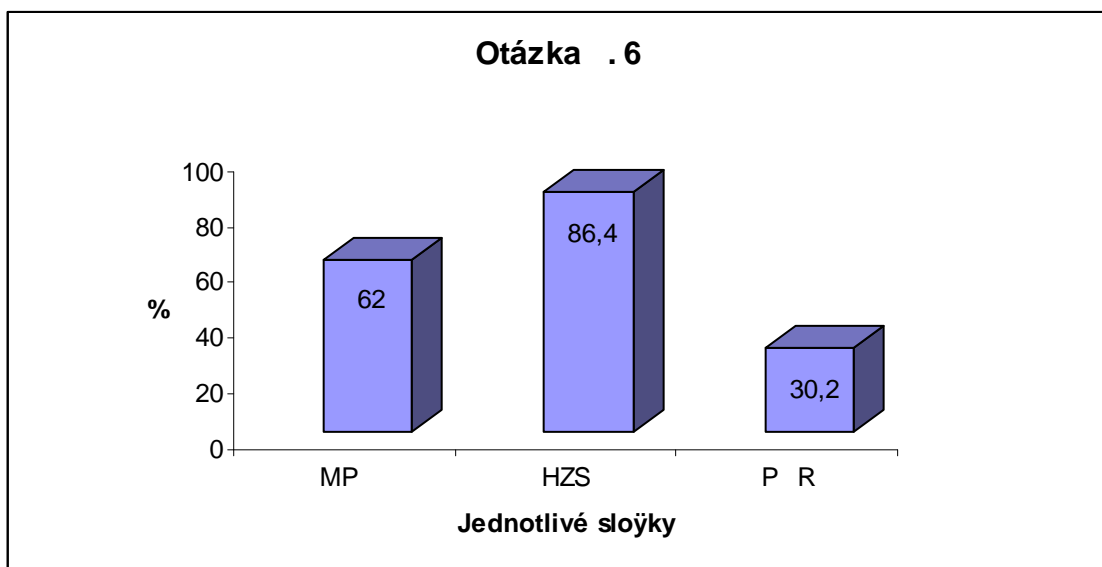
**Otázka 3** – Byl jsem pro-kolen o možnosti znehodnocení kriminalistických stop při provádění zásahu na místě havárie. Následující graf porovnává kladné odpovědi jednotlivých posuzovaných slovek.



Graf. 2. Porovnání kladných odpovědí MP, HZS, P R na otázku . 3

Z grafu . 2 je patrná velice optimistická hodnota u MP, kdy teoreticky získané v domosti nejsou patrné příliš často konfrontovány se skutečnými zásahy na místě MU. Hodnota u HZS odpovídá důležitosti jaká je pro vstupní přípravu příslušníků HZS v nově vzniklé problematice znehodnocení stop na místě inu. Podrobněji se dosazeným hodnotám v níž vždy v části diplomové práce v nově jednotlivé posuzované složce.

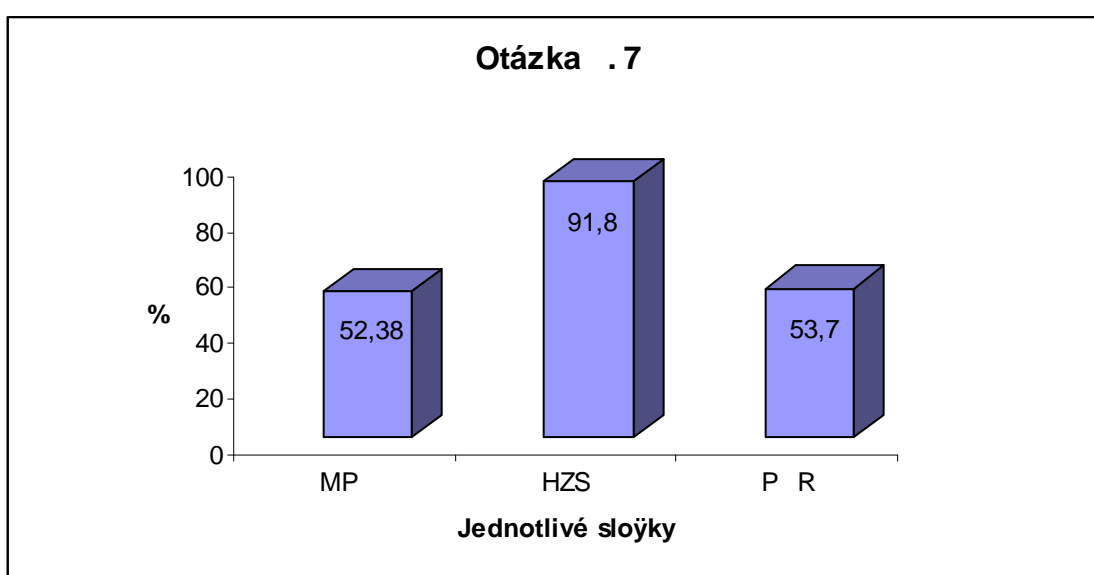
**Otázka . 6.** O Zúčastnil jsem se cvičení zaměřeného na řešení MU. Následující graf porovnává kladné odpovědi příslušníků jednotlivých posuzovaných složek.



Graf. 3. Porovnání kladných odpovědí MP, HZS, P R na otázku . 6

Z grafu .3 je vidět nízká úroveň úasti na cvičeních u P R v porovnání s ostatními posuzovanými slofkami, to je dáno jednak strukturou p íslu-ník P R co do doby slufebního pom ru, kdy je zde 32 % p íslu-ník do 5 let slufby a 52 % mezi 5 a 10 lety slufby, vfdy se jedná o posuzovaný vzorek respondent z teritoria bývalého okresu Strakonice. Dal-ím z d vod je ekonomická a logistická náro nost takového p edávání informací, pobyt v u ebn jist vyjde ekonomicky p ízniv ji.

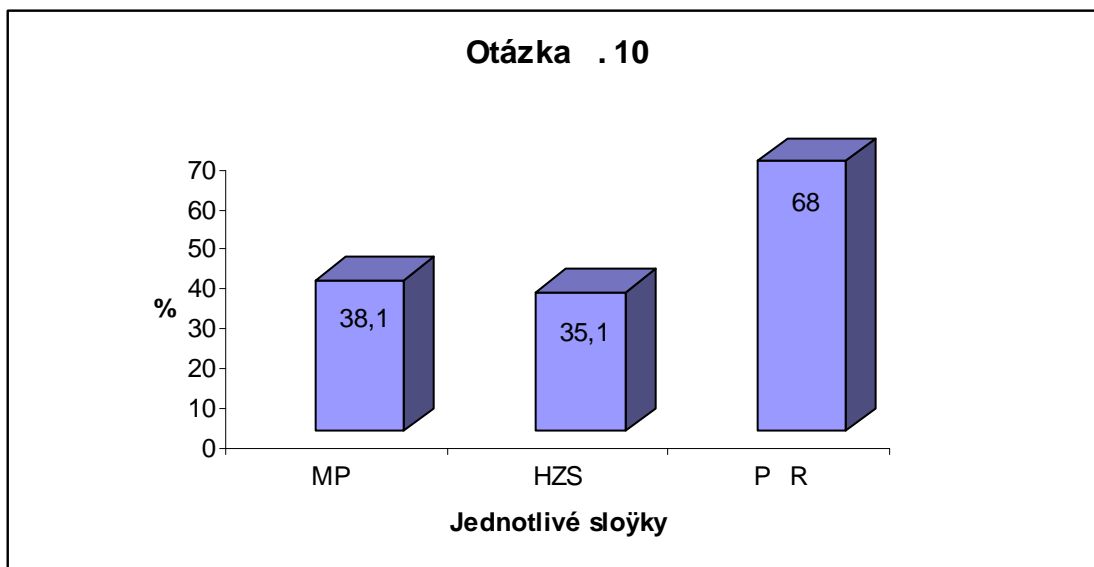
**Otázka . 7** ó Jsem seznámen s Typovými plány na e-ení MU. Následují graf porovnává kladné odpov di p íslu-ník jednotlivých posuzovaných sloflek.



Graf. 4. Porovnání kladných odpov dí MP, HZS, P R na otázku . 7

I zobrazení dosažených hodnot v grafu . 4 potvrzuje záv ry z otázky . 6, nebo pov domost p íslu-ník P R o Typových plánech na e-ení MU je prakticky na úrovni len MP, ti se v-ak e-ení t chto událostí primárn neú astní a také se nestávají veliteli zásahu u n kterých typových plán . Je to op t dáno nízkou ú astí na cvičeních, kde se tyto kompetence dají získat nenásilnou formou.

**Otázka . 10** ó Je má slofka dostate n technicky vybavená prost edky k p ípadné ochran kriminalistických stop na míst ínu. Následují graf porovnává kladné odpov di p íslu-ník jednotlivých posuzovaných sloflek.



Graf. 5. Porovnání kladných odpovědí MP, HZS, P R na otázku . 10

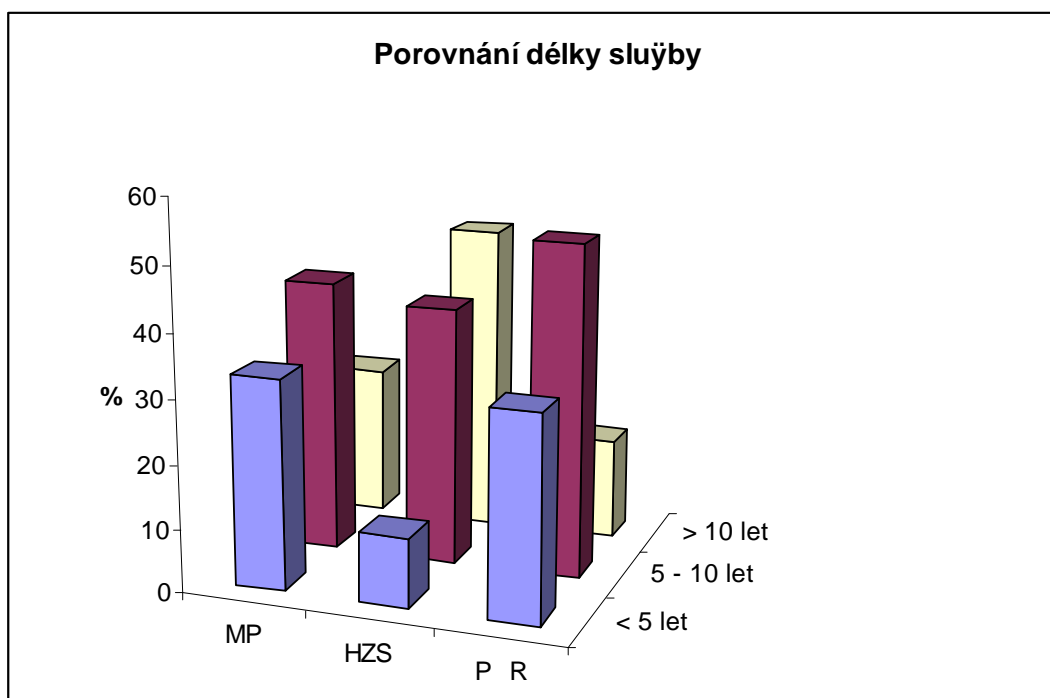
Z grafu . 5, je patrná obdobná procentní hodnota u odpovědí MP a HZS, kdy příslušníci těchto složek nejsou přesvědčeni o dostatečném technickém vybavení své složky pro případnou ochranu stop. Je to dáno zkrácenou představou jak se stopami zacházet, zejména je v rámci spolupráce provést seminář za účasti kriminalistického technika, se kterým se pak jednotliví příslušníci setkávají u ostrých zásahů. Předávání praktických zkušeností člověkem z praxe je nejproduktivnější.

V grafu . 6 je porovnávána délka pracovního a služebního poměru u MP, HZS a P R, na kterou se v předchozím textu odkazují. Je zde zejména u HZS a P R patrný opačný trend v délce služebního poměru u skupiny sloužících déle než 10 let. To má za následek i praktickou neochotu se u P R učit od zkušenějších a to je jedna z příčin a důvodů pro odpovědi příslušníků P R na dotazník takovým způsobem.

### **Shrnutí možných opatření ke zlepšení současného stavu**

Při provádění průzkumu každá ze složek projevila ochotu k úzké spolupráci, kdy zejména společná cvičení byla hodnocena jako informace nejproduktivnější. Provádění cvičení se ale nesmí soustředit jen na záchranu osob při případném zamezení ekologických škod. Osobně jsem se zúčastnil cvičení simulující flezní nehodu vlaku a automobilu s velkým počtem zraněných a mrtvých v obci Katovice. Cvičení bylo pojato velkoryse, což do potu účastníků

z ad IZS tak figurant ze st edních –kol p edstavující zran ěné. Nasazení sil a prost edky bylo v rn ě a adekvátní zásahu, v etn ě zásahu letecké záchranné slufby.



Graf. 6. Porovnání délky pracovního a slufebního pom ěru u MP, HZS, P R

P ekvapivé proto pro m bylo, fle se zde p es ú ast výjezdové skupiny P R neprovedlo ohledání místa inu. Nap ít je tedy nutné maximáln ě vyufflit provád ěná cvi ění, která jsou v dne–ních napjatých rozpo tech podstatným zásahem. P i provád ěných cvi ěních je pot eba brát váfn ění ú ast MP, kdy zejména ve v t–ích m stech je jejich vycvi enost a vybavení pln ěrovnatelné s P R.

V rámci spolupráce, je cestou k tomu ur ěných pracovník ě, kte í jsou na územních odborech jak HZS tak P R pot eba zajistit –kolení za ú asti kriminalistického technika, který nejlépe p ípadně nejasnosti ohledn ě ochrany a zaji–t ění stop vysv tlí. K tomuto je možno vyufflit koordinátora ISZ, který je na kařídém územním odboru HZS R nebo pracovníka krizového ízení, který je na územních odborech P R. P i tomto –kolení by bylo mořné vyjasnit problémy s komunikací na místě inu a ochranu zejména pachových stop a mikrostop, které byly nej ast ji zmi ovány v provedeném dotazníkovém –et ění.

Tět ěním byla také zji–t ěna pot eba dovybavit výjezdová vozidla prost edky pro zamezení p ístupu osob do vyhrazených prostor ě jako jsou zátarasy, dopravní kufely apod. a prost edky pro ochranu stop zejména proti pov trnostním vliv ěm. Znehodnocení místa

inu pohybem civilních osob bylo uváděno v dotaznících velice často. V tomto ohledu je možné využít pracovníky preventivních a informačních skupin, kteří mají v popisu své práce osvětlovat podobnou věcnost. Toto téma ale bylo dosud v jejich práci opomíjeno.

Na obvodních odděleních policie je možné domluvit pro příslušníky krátkodobě stáfle na odborech kriminalistické techniky. Na mém OOP byly tyto stáfle vedoucím zajištěny a problémy v komunikaci s kriminalistickými techniky, nebo znehodnocení místa činu se neobjevují. Poměrně obtížně jde změnit obsah náplně týdenních kolení na koleních policejních stadiích, kterých se musí každý příslušník PR jednou rokem zúčastnit. Zde je sice část v novém ohledání místa činu, ovšem přednáška neustále stejná bez ohledu na zkušenosti posluchače s tímto tématem. Nadstavba v podobě předání poznatků z ohledání speciálních a méně častých případů se nekoná. Tato určitá zkratka je ale problémem i při provádění kolení i u ostatních posuzovaných slofků.

Jelikož je nová filozofie ve vzdělávání příslušníků bezpečnostních a záchranných sborů položena i na spoluodpovědnosti jednotlivce za odbornou připravenost k výkonu služby je nutná také osobní iniciativa a chuť získávat a vstřebávat nové poznatky z oboru.



## ZÁV R

Diplomová práce na téma: Metodika ohledání místa inu po haváriích byla zpracována se záměrem jejího využití jako pomůcky při výuce Kriminalistiky a příbuzných oborů. V teoretické části přináší pohled současného stavu poznání v oblasti kriminalistického uzení o stopách a následně tyto poznatky promítá do procesu ohledání místa inu a to v celém jeho průběhu včetně provádění dokumentace.

Z široké oblasti technogenních mimořádných událostí jsem vybral pro další teoretický a praktický rozbor leteckou havárii. K tomuto specifickému druhu havárie byl směřován i popis možností a úkol jednotlivých složek záchranných a bezpečnostních sborů, které se na řešení této události podílí, včetně zákonných ustanovení. Tyto kompetence, jejich provedení a využití jsem poté porovnal z konkrétním praktickým zásahem na místě letecké havárie u místa Strakonice v roce 2009.

Na základě zjištěných chyb a nedostatků při ohledání místa letecké havárie jsem prověřil úroveň znalostí o této problematice mezi složkami, které na místě těchto událostí zasahují. Příčiny těchto nedostatků byly nalezeny v oblasti technické, organizační a výukové. Pro každou z posuzovaných složek tedy MP, HZS ČR a PR byly konkrétně popsány důvody zjištěného stavu a navržena opatření ke zlepšení tohoto stavu.

Jako neschůdná se nadále jeví zlepšení stavu v oblasti organizační, zejména jde o zlepšení komunikace mezi složkami a mezi jednotlivými úrovněmi velení. V oblasti výukové narážíme na problém schválených výukových plánů a v oblasti technického vybavení na problémy ekonomické.

Jako cesta pro zlepšení kvality práce při provádění prvotních a neodkladných úkonů na místě inu a následném ohledání se ukázala účast na realisticky provedených soustředěných cvičeních se zaměřením na řešení mimořádných událostí.

## ZÁV R V ANGLI TIN

The present thesis dealing with the šMethodology of Post-Accident Site Examinationõ topic was drawn-up the intention of using it as auxiliary document in teaching the Criminalistics and related fields of study. Its theoretical part brings a summary of the current level of knowledge in the criminalistic study of traces and then transfers this knowledge into the entire process of site examination, including the documentation.

Of a variety of extraordinary technogenic events I chose an aviation accident for further theoretical and practical analyses. Also the description of options and tasks of individual components of the rescue and security units which are involved in the process of handling such events were, including the applicable legislation, aimed at this specific type of accident. These competences and the application and performance thereof were then compared with a specific practical action on the site of airplane accident which occurred near the town of Strakonice in 2009.

Based on the ascertained mistakes and faults in the examination of the airplane accident site, I reviewed the level of awareness of this issue among the members of units operating on the site. The causes of these faults were found to stem from the technical, organisational and training areas. For each of the assessed units, namely the municipal police, Fire Brigade of the Czech Republic an the Police of the Czech Republic, specific reasons for these findings were described and the improvement actions were proposed.

Improvement in the organisational field, i.e. in communications among the units and individual levels of command, still appears as the most plausible solution. In the field of teaching, we encounter the issue of approved training plans, while in the field of technical equipment we have to face the economic problems.

The participation in the realistically carried out cooperative exercises, focused on handling extraordinary events, proved as a way of how to improve the quality of work in undertaking the initial and urgent on-site actions and the consequent site examination.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] BARTLOVÁ, I., PETÁK, M. Analýza nebezpečí a prevence prmyslových havárií II. 1. vyd. Sdružení poříárního a bezpečnostního inženýrství v Ostravě, 2003. ISBN 80-86634-30-2. s. 4-14.
- [2] STRAUS, J., NEMEC, M. Teorie a metodologie kriminalistiky. Vydavatelství a nakladatelství Alenka s.r.o. Plzeň, 2009. ISBN 978-80-7380-214-1. S. 26-46, 149-168.
- [3] HLAVÁEK, J., PROTIVÍNSKÝ, M. Praktická kriminalistika. Kriminalistický ústav Praha, 2006. s. 9-26, 52-61.
- [4] CHMELÍK, Jan. Rukovnicem kriminalistiky. Vydavatelství a nakladatelství Alenka s.r.o. Plzeň, 2005. ISBN 80-86898-36-9. s. 85-101.
- [5] CHMELÍK, Jan. Ohledání místa činu. MV ČR, Praha, 1999. s. 1-37, 38-57.
- [6] CHMELÍK, Jan. Místo činu a znalecké dokazování. Vydavatelství a nakladatelství Alenka s.r.o. Plzeň, 2005. ISBN 80-86898-42-3. s. 33-57, 128-144.
- [7] ZPPP . 100/2001. Ke kriminalisticko-technické činnosti PČR.
- [8] Zákon . 40/2009 Sb., Trestní zákoník, zákon . 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním, ve znění pozdějších předpisů.
- [9] LUDÁK, L. Bezpečnostní technologie, systémy a management I. VeRBuM Zlín, 2011. ISBN 978-80-87500-05-7. s. 209-215.
- [10] Zákon . 273/2008 Sb. o PČR.
- [11] Zákon . 553/1991 Sb. o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.
- [12] Katalogový soubor typové činnosti 04/IZS, .j. PO-1292-8/IZS-2005. GŘ HZS ČR Praha, 2005.
- [13] Vyetovací spis .j. KRPC-9767/T -2009-020771. ÚOPČR Strakonice 2009.
- [14] Internet. <http://web.mv.cz>. Dostupný 1.5.2012.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční opravě nebezpečných v cí
DIR	Řád pro mezinárodní přepravní opravu nebezpečných v cí
ÚZPLN	Ústav pro odborné technické zjištění příčin leteckých nehod
HZS R	Hasičský záchranný sbor České republiky
P R	Policie České republiky
ZPPP	Závazný pokyn policejního prezidenta
NVS	Nástražný výbušný systém
OKTE	Odbor kriminalistických technických expertiz
KÚP	Kriminalistický ústav Praha
PP R	Policejní prezidium České republiky
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
IFIP	Česká inspekce životního prostředí
MP	Městská policie
LZS	Letecká záchranná služba
GPS	Globální polohový systém
OOP	Obvodní oddělení policie
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SPP	Služba pořádkové policie
DN	Dopravní nehoda
SBS	Soukromá bezpečnostní služba
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
ZOP	Základní odborná příprava

## SEZNAM OBRÁZK

Obr. 1. Stopa biologická o nedopalek cigarety (fotografická dokumentace).

Obr. 2. Mikrostopa vlákno (fotografická dokumentace).

Obr. 3. Trasologické stopy o otisk dezénu pneumatiky a pode-ve obuvi.

Obr. 4. Cessna FR 172 H + nákres.

Obr. 5. Celkový pohled na místo havárie a po-kožený strom.

Obr. 6. Pohled na kabinu letadla a palubní desku.

Obr. 7. Pohled na pode-ve obuvi a ásti videokamery.

Obr. 8. Postup vypro-ovacích prací.

Obr. 9. Letecký pohled na místo letecké havárie.

## SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Počet ústní výzkumu ze slovek P R, HZS R a MP.

Tab. 2. Vyhodnocení dotazníku pro MP.

Tab. 3. Vyhodnocení dotazníku pro HZS.

Tab. 4. Vyhodnocení dotazníku pro P R.

## SEZNAM P ÍLOH

P I: Protokol o ohledání místa inu + ná rtek

P II: Protokol o ohledání místa inu, .j.: KRPC-9767-3/T -2009-020771- [13]

P III: Dotazník

# Příloha P I: Protokol o ohledání místa činu + Návrh RTEK

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje

OBVODNÍ ODDĚLENÍ RADOMYŠL

BLATENSKÁ 86

387 31 RADOMYŠL

Č. j. KRPC

020718

Radomyšl

## Protokol o ohledání místa činu (§ 113 trestního řádu)

### I.

**Ohledání provedli:**

nprap. kriminalistický technik  
nprap. Bc. Vladislav Topka

**Ohledání přítomni:**

**Důvod ohledání:**

NP krádež PHM v areálu

**Začátek ohledání:**

23.11.2009 v 07:35 hod.

**Místo ohledání:**

Parkovací místo v areálu firmy

**Podmínky ohledání:**

denní doba, 8 st. Celsia, jasno

### II.

Předmětem ohledání je nákladní automobil tovární značky DAF XF, RZ a areál firmy , okr. Strakonice.

Obec Radomyšl se nachází mezi obcemi Domanice a Rojice na silnici č. 173. Areál firmy je na konci obce Radomyšl ve směru na obec Rojice vlevo od silnice č. 173. Do areálu se vjíždí ze silnice č. 173 vjezdem s posuvnou bránou, která je kovová s výplní z kovových tyčí čtvercového průřezu o straně 2 cm, kdy tyče jsou ve vzdálenosti 14 cm. Brána je vysoká 150 cm zelené barvy. Celý areál je oplocen drátěným pletivem zelené barvy o výšce 170 cm.

Vpravo od vjezdové brány se nachází výrobní hala firmy ; od které vlevo při pohledu od vjezdové brány se nachází travnatý ostrůvek ke kterému přiléhá 13 parkovacích míst.

Vlevo od vjezdové brány a ostrůvku s parkovacími místy se nachází budova vzorkovny a prodejny firmy. Před touto budovou směrem k silnici č. 173 je ve vzdálenosti 500 cm od budovy parkovací místo s asfaltovým povrchem. V době ohledání stojí tomto místě u jeho levého obrubníku při čelním pohledu směrem na parkovací místo a budovu vzorkovny nákladní automobil tovární značky DAF XF, který je zaparkovaný přední částí směrem k vjezdové bráně. V době ohledání jsou dveře vozidla zavřené, zámky jsou funkční. Na levém boku vozidla při čelním pohledu je palivová nádrž o objemu 900 litrů, která má v horní části hrdlo s kruhovým plastovým víčkem hnědo černé barvy opatřené zámekem. V době ohledání je víčko nasazené na hrdle nádrže



neuzamčené, zámek nepoškozen. Na pravé straně tahače jsou za kabinou dva pásy oranžové barvy pro připevnění kanystru a hadice o průměru 1 cm a délce 40 cm.

Za nákladním automobilem je na asfaltovém povrchu skvrna o rozměru 30 cm x 40 cm.

Na nebezpečné ploše za nákladním automobilem směrem k obci Radomyšl je 700 cm od obrubníku parkovacího místa a 700 cm od budovy vzorkovny otisk obuvi zajištěný fotograficky jako stopa č. 1 Trasologická. Dále na travnaté ploše směrem k obci Radomyšl je zajištěna stopa č. 2 Biologická nedopalek cigarety, který se nachází 600 cm od rohu budovy vzorkovny. Travnatá plocha a celý areál je oplocená drátěným pletivem o výšce 170 cm kdy na levé straně oplocení areálu která je směrem k obci Radomyšl je u dvanáctého sloupku od silnice č. 173 otvor v pletivu o rozměru 150 cm x 50 cm. Na sloupku oplocení ve výšce 105 cm byla zajištěna stopa č. 3 mikro, vlákno s drátkem. Za oplocením areálu se nachází nebezpečná polní cesta vedoucí ze silnice č. 173 směrem do obce Radomyšl. Na této komunikaci byla fotograficky zajištěna stopa č. 4 trasologická otisk dezénu pneumatiky ve vzdálenosti 210 cm od oplocení areálu a stopa stopa č. 5 trasologická otisk dezénu pneumatiky ve vzdálenosti 200 cm od oplocení areálu. Šířka dezénu stopy č. 4 je 25 cm s rozchodem 118 cm. Šířka dezénu stopy č. 5 je 15 cm s rozchodem 132 cm.

### III.

Na místě provedeno ohledání místa činu. Zajištěny stopy:

- č. 1 Trasologická, otisk podešve obuvi
- č. 2 Biologická , nedopalek cigarety nezj. značky
- č. 3 Mikro , vlákna
- č. 4 Trasologická, otisk pneu
- č. 5 Trasologická, otisk pneu

Služební pes Iron č. 12096 nasazen viz. ÚZ psovoda

Místo fotograficky zadokumentováno.

Ohledání místa činu bylo ukončeno dne **23.11.2009** v **08:50** hodin.

**Ohledání přítomni:**

**Ohledání provedli:**

nrap. ... : kriminalistický  
technik

nrap. Bc. Vladislav Topka



## P ÍLOHA P II: PROTOKOL O OHLEDÁNÍ MÍSTA INU [13]

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje

ÚZEMNÍ ODBOR SKPV STRAKONICE

PLÁNKOVA 629

386 01 STRAKONICE

Č. j. KRPC-9767-3/TČ-2009-020771

Strakonice 16. srpna 2009

### Protokol o ohledání místa činu (§ 113 trestního řádu)

#### I.

**Ohledání provedli:**

**Ohledání přítomni:**

**Důvod ohledání:**

letecká havárie ve Strakonicích, část Podskalí,

**Začátek ohledání:**

16.08.2009 v 10:40 hod.

**Místo ohledání:**

STRAKONICE, část zv. Podskalí, levý a pravý břeh řeky Otavy, část s dráhou pro vodní slalom

**Podmínky ohledání:**

denní světlo, + 20 - 26 °C, bezvětří až slabý vítr, slunečno,

#### II.

Místo ohledání je u obce Strakonice, v části u řeky Otavy zvané Podskalí, mezi obcemi Strakonice a Nový Dražejov. Řeka Otava zde tvoří, ve směru toku, pravý zákrut kde v levém břehu je umělá kamenná hráz zahrazující slepé rameno řeky. Od hráze začíná v toku řeky sportovní slalomová trať. Za hrází, ve směru toku řeky, je oplocená chata, když roh oplocení který je blíže ke hrázi je 7 metrů od břehu řeky. Ve vzdálenosti 10 metrů od rohu oplocení, po proudu řeky, je kolmo od břehu čtyři metry dlouhá kamenná hráz která je součástí slalomové dráhy. Ve vzdálenosti dvacet metrů od rohu oplocení je u protějšího břehu, když šířka řeky je zde neměnná a to 30 metrů, kolmo na břeh čtyři metry dlouhá kamenná hráz, která je součástí slalomové dráhy, pět metrů od této hráze dále na břehu je v trávě část konce křídla o délce cca 2 metry s imatrikulací AKM, nad křídlem je strom který má, při pohledu přes řeku v pravé části, ve výši 7,5 až 8 metrů, ulámané větve, když v jedné z větví je zaseknutá bílá plechová část křídla o rozměru asi 20 x 30 centimetrů. Na levém břehu řeky jsou v pravidelných intervalech kovové sloupky ze kterých jsou přes řeku natažena ocelová lanka ke kterým jsou připevněny branky pro vodní slalom. Ve vzdálenosti 58 metrů od rohu oplocení jsou ze sloupku ocelová lana stržena.

~~Ve vzdálenosti 60 metrů od rohu oplocení, ve směru toku řeky, je u levého kamenného břehu vrak sportovního letadla zn. Cesna CFR172H, imatrikulace OK-AKM, a to tak, že přední motorovou~~

částí je letadlo zaklíněho v kamenech břehu, ocasní částí mírně stočené po proudu řeky, ponořené ve vodě, celé je nakloněné vlevo v úhlu cca 20 - 30 stupňů. Z motorové části jsou zcela obnaženy kryty, plastové a plechové, které jsou částečně poházeny na břehu a v toku řeky, vrtule chybí. Z kabiny letadla je v přední části odtržená střecha, vyhnutá dozadu vzhůru, pravý i levý bok s dveřmi jsou vyvráceny vně letadla. Levé křídlo je v místě u trupu, v přední části, částečně odlomené, směřuje v úhlu cca 45 stupňů vzad. Z pravého křídla je u trupu pouze vnitřní vzpěra, vnější část křídla je zmuchlaná vpravo vedle letadla na břehu. Na kamenitém břehu, pod troskami pravého křídla, jsou rozbité části videokamery SONY, bez části pro založení kazety či paměťové karty. Před přídílí letadla, na břehu mírně vpravo, jsou střepy z průhledného zakrytí přední části kabiny, na kamenech jsou skvrny tmavě červené barvy. Směrové kormidlo je v horní části poškozené, část je odlomena.

Na břehu vpravo vedle letadla je zajištěna černá taška s nápisem "Schneider Electric" s obsahem:

- 1) letecká mapa v plastovém pouzdru
- 2) letecká mapa bez pouzdra s rukou psanými poznámkami
- 3) zápisník letů označený číslem 1., na jmén
- 4) sešit databáze letišť
- 5) zápisník letů označený číslem 2. na jméno
- 6) červené desky s pilotním průkazem číslo ..... a jméno ..... osvědčením o zdravotní způsobilosti vydaným Ústavem leteckého zdravotnictví v Praze, průkazem radiotelegrafisty a průkazem způsobilosti člena posádky
- 7) pouzdro s OTP od automobilu reg. zn. .... loklad zákonného pojištění k automobilu reg. zn. .... osvědčení o měření emisí číslo ..... řidičský průkaz číslo ..... občanský průkaz číslo .....
- 8) navigační pomůcky v šedivém plastovém pouzdru
- 9) navigační trojúhelník
- 10) tužka propisovací oranžové barvy
- 11) mobilní telefon NOKIA, model E51-1, IMEI .....
- 12) černá peněženka s 123,-- Kč, 3 ks stravenky á 60,-- Kč spol. GASTROPASS, vizitky
- 13) hnědé pouzdro na brýle, prázdné.

Na břehu vpravo vedle trupu letadla jsou dále zajištěny:

- 14) 1 kus náušnice z bílého kovu, kruhového tvaru, s bílými kameny
- 15) 1 kus přívěšek k náušnici čtvercového tvaru, uvnitř s bílým kamenem

Uvnitř pilotní kabiny, v její levé přední části, je, spodní částí těla, zaklíněn muž, horní část trupu zhroucena vlevo ve vodě pod levým křídlem letadla. Bezpečnostní pás je zapnutý, sedadlo je v zadní části utržené. Při prohlídce mrtvolky je identifikována jako

..... pilot letadla, a je zjištěno, že jeho oblečení sestává z košile s krátkým rukávem, riflových kalhot s opaskem a tenisek. Prohlídkou je dále zjištěno, že v kalhotěch na pravém kolenu je díra ve které je klíč FAB s dvěma kroužky - zajištěn jako položka číslo 16), na krku má řetízek ze žlutého kovu o délce 52 centimetrů - zajištěn jako položka č. 17), v kapse kalhot je žlutá letenka Aeroklubu Strakonice s vypsáním daty 35' TYP Z-43 - zajištěna jako položka č. 18), na hlavě má četné zlomeniny klenby lebni a obličejové části, tržnou ránu na bradě, řezné rány na pravé tváři, mozkomíšni mok vytéká z nosního průduchu, na hrudi je patrná příčná podlitina nad mečíkem hrudní kosti, na pravé ruce jsou mnohočetné tržné rány na hřbetu paže, rozsáhlé zlomeniny, zlomený třetí a čtvrtý prst, na levé ruce podlitina na boční plošce, oděrky na hřbetu ruky, na pravé noze zlomenina stehna, tříštivá zlomenina bérce pod kolenem, tržná rána na kolenu, tržná rána na nártu, u levé nohy vykloubená kyčel, na kolenu tržná rána, podlitiny na bérce vpravo, záda bez viditelných zranění.

V ohledání je pokračováno k kabině letadla, kde pravá přední sedačka je utržená a vedle ní, zaklíněný spodní částí těla, je muž, horní část trupu zborcena vlevo. Bezpečnostní pás je zapnutý. Při prohlídce mrtvoly je identifikován jako okr. Strakonice, a je zjištěno, že jeho oblečení sestává z kostkované košile s krátkým rukávem, černých kalhot s hnědým opaskem a sandálů. Prohlídkou je dále zjištěno, že v kapse kalhot je hnědá peněženka ve které je 3.151,- Kč v bankovkách a mincích - zajištěno jako položka č. 19), klíč od osobního automobilu se třemi přívěšky - zajištěn jako položka č. 20), svazek čtyř klíčů FAB - zajištěno jako položka č. 21), v obličeji má šrámy a zhmožděny, skelet obličeje rozlámáný, řezná rána v pravé jařmové krajině, hrudník rozlámáný, černé zlomeniny horních končetin, na zádech žádná viditelná zranění, na levé noze tříštivá zlomenina bérce pod kolenem, oděrky, krevní výron na koleni, na pravé noze otevřená zlomenina bérce.

V ohledání je pokračováno v kabině letadla, kde na zadním sedadle je tělo ženy, horní část trupu zborcena vlevo, připoutaná bezpečnostním pásem, oblečeno do pruhovaného trička, černých kalhot a sandálů. Zadní sedadlo je vytržené. Při prohlídce mrtvoly je identifikována jako

Strakonice. Prohlídkou je zjištěno, že na levé ruce má dva prstény z bílého kovu, první s oválnou tepanou ploškou - zajištěn jako položka č. 22), druhý tepaný kroužek - zajištěn jako položka č. 23), v uších dvě náušnice z bílého kovu, na jedné visí čtyřhranná ozdoba s bílým kamenem - zajištěny jako položka 24), na pravé ruce má náramek z bílého kovu o délce 18 centimetrů - zajištěn jako položka č. 25), na pravé ruce dále řetízek z bílého kovu s bílými kameny o délce 15 centimetrů - zajištěn jako položka č. 26), v kapse kalhot mobilní telefon zn. Samsung, stříbrné barvy, IMEI zajištěn jako položka č. 27), na hlavě devastační zlomeniny obličejové části, prolomeno přes spodinu lebeční, na hrudi zhmožděny, pravá ruka zlomena v předloktí, na levé noze hluboká rána ve stehně, zlomená stehenní kost, rána na nártu, u pravé nohy zlomeniny stehenní kosti, na zádech žádná viditelná zranění.

V kabině letadla, za předními sedadly, je dále zjištěn hnědý kufřík ze kterého bylo zajištěno:

- 28) letová příručka
- 29) palubní deník
- 30) provozní příručka
- 31) osvědčení kontroly letové způsobilosti
- 32) šest kusů ostatních palubních dokladů

Dalším ohledáním kabiny letadla je zjištěno, že úchyt táhla ovládání "korekce" je odlomen, táhlo v poloze "zasunuto". Přístrojová deska je rozbitá, přístroje jsou vypadané z úchytů. Podlaha letadla je za motorovou částí zlomena.

### III.

Místo bylo fotograficky zadokumentováno, služební pes nebyl na místo povolán pro neúčelnost. Na místě byly zjištěny a zajištěny položky:

- 1) letecká mapa v plastovém pouzdru
- 2) letecká mapa bez pouzdra s rukou psanými poznámkami
- 3) zápisník letů označený číslem 1., na jméno
- 4) sešit databáze letišť
- 5) zápisník letů označený číslem 2. na jméno
- 6) červené desky s pilotním průkazem číslo na jméno osvědčením o zdravotní způsobilosti vydaným Ústavem leteckého zdravotnictví v Praze, průkazem radiotelegrafisty a průkazem způsobilosti člena posádky



- 7) pouzdro s OTP od automobilu reg. zn. : ..... loklad zákonného pojištění k automobilu reg. zn. .... , osvědčení o měření emisí číslo ..... , řidičský průkaz číslo ..... občanský průkaz číslo .....
- 8) navigační pomůcky v šedivém plastovém pouzdru
- 9) navigační trojúhelník
- 10) tužka propisovací oranžové barvy
- 11) mobilní telefon NOKIA, model E51-1, IMEI
- 12) černá peněženka s 123,- Kč, 3 ks stravenky á 60,- Kč spol. GASTROPASS, vizitky
- 13) hnědé pouzdro na brýle, prázdné.
- 14) 1 kus náušnice z bílého kovu, kruhového tvaru, s bílými kameny
- 15) 1 kus přívěšek k náušnici čtvercového tvaru, uvnitř s bílým kamenem
- 16) klíč FAB s dvěma kroužky
- 17) řetízek ze žlutého kovu o délce 52 centimetrů
- 18) žlutá letenka Aeroklubu Strakonice s vypsáním daty 35' TYP Z-43
- 19) hnědá peněženka ve které je 3.151,- Kč v bankovkách a mincích
- 20) klíč od osobního automobilu se třemi přívěšky
- 21) svazek čtyř klíčů FAB
- 22) prsteny z bílého kovu, s oválnou tepanou ploškou
- 23) prsten z bílého kovu, tepaný kroužek
- 24) dvě náušnice z bílého kovu, na jedné visí čtyřhranná ozdoba s bílým kamenem
- 25) náramek z bílého kovu o délce 18 centimetrů
- 26) řetízek z bílého kovu s bílými kameny o délce 15 centimetrů
- 27) mobilní telefon zn. Samsung, stříbrné barvy, IMEI
- 28) letová příručka
- 29) palubní deník
- 30) provozní příručka
- 31) osvědčení kontroly letové způsobilosti
- 32) šest kusů ostatních palubních dokladů

Ma místě byl přítomen inspektor Úřadu pro vyšetřování příčin leteckých nehod položky pod čísly 3, 5, 6, 28, 29, 30, 31, 32 byly na místě předány pracovníkům tohoto ústavu. Letadlo Cesna, imatrikulace OK-AKM bylo též předáno pracovníkům uvedeného ústavu ke zkoumání.

Na místě byl přítomen  
lékařství, U vojenské nemocnice 1200, Praha 6.

Vojenského ústavu soudního

Ohledání místa činu bylo ukončeno dne **16.08.2009** v **14.11** hodin.

**Ohledání přítomni:**

**Ohledání provedli:**

## P ÍLOHA P III: DOTAZNÍK



# Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

## Fakulta aplikované informatiky

Vážení kolegové obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, získaná data budou využita při zpracování diplomové práce na téma „Metodika ohledání místa činu po haváriích“.

1. Jsem příslušníkem

PČR

HZS

MP

2. Zúčastnil jsem se zásahu na místě mimořádné události – průmyslová havárie, závažná havárie v dopravě atd.

Ano

Ne

Jaké MU ?

.....

3. Byl jsem proškolen o možnosti znehodnocení kriminalistických stop při provádění zásahu na místě havárie

Ano

Ne

Jakou formou ?

.....

4. Mám dostatek informací o pohybu na místě činu s ohledem na zachování kriminalistických stop

Ano

Ne

Jaké informace postrádám ?

.....

5. Jaká forma získávání informací je pro mě nejpřínosnější

Pravidelné školení

Cvičení, simulace

Jiná forma - jaká ?

.....

6. Zúčastnil jsem se cvičení zaměřeného na řešení MU

Ano

Ne

Jakého cvičení ?

.....

7. Jsem seznámen s Typovými plány na řešení MU

Ano

Ne

Nezajímá mě to

8. Jsem seznámen s mými právy a povinnostmi na místě činu, které vyplývají z legislativy ČR

Ano

Ne

Tyto § stejně nevyužiji



9. Navrhl jsem opatření jak zlepšit informovanost o možnosti znehodnocení kriminalistických stop na místě činu – havárie

Ano

Ne

Jaké opatření ?

.....

10. Je má složka dostatečně technicky vybavená prostředky k případné ochraně krim. stop na místě činu

Ano

Ne

Jaké tech. vybavení bych uvítal

.....

11. Setkal jsem se v výtkou ze strany krim. technika v souvislosti se znehodnocením stop na místě činu

Ano

Ne

Znehodnocení jakých stop ?

.....

12. U své složky sloužím

Méně jak 5 let

5 – 10 let

Více jak 5 let

13. Měl jsem při zásahu s ohledem na zajištění stop problém s pracovníky soukromých bezpečnostních služeb nebo veřejností

Ano

Ne

Jaký problém ?

.....

14. Jaká je úroveň součinnosti mezi zasahujícími složkami na místě události

Dobrá

Špatná

Jiná – v čem vidím problémy

.....

15. Uvedenou problematiku znehodnocení stop na místě činu – havárie se mnou již někdo

Řešil

Neřešil

Nevzpomínám si

16. V případě, že jsem nějakou důležitou otázku k tématu nepoložil prosím o vyjádření zde

Vážený kolego děkuji za čas strávený zodpovězením otázek. Výsledky tohoto průzkumu spolu s rozбором konkrétní události pomohou ukázat na možné negativní okolnosti, které ovlivňují práci složek IZS na místě činu – havárie.

nrap. Bc. Vladislav Topka

