

MASARYKOVA UNIVERZITA

Fakulta sportovních studií

Katedra gymnastiky a úpolů

Analýza vybraných sebeobránných situací v městské hromadné dopravě

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce:

doc. PhDr. Bc. Zdenko Reguli, Ph.D

Vypracoval:

Robert Puda

Speciální edukace bezpečnostních složek

Brno 2013

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a na základě literatury, a pramenů uvedených v použitých zdrojích.

V Brně dne 22. dubna 2013

Robert Puda

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu práce panu
doc. PhDr. Bc. Zdenku Regulimu, Ph.D., za cenné informace, odbornou
konzultaci a pomoc při vypracování bakalářské práce.

Obsah:

1. Úvod.....	6
2. Smluvní přepravní podmínky IDS JMK	8
2.1 Všeobecná ustanovení	8
2.2 Vznik plnění přepravní smlouvy	8
2.3 Článek č. 9- Přepravní kontrola.....	9
3. Činnost přepravní kontroly.....	11
3.1 Oddělení přepravní kontroly DPMB	11
3.2 Statistiky přepravní kontroly pro MHD Brno v letech 2009-2012 .	12
3.2.1 Statistiky roku 2009	12
3.2.2 Statistiky roku 2010	12
3.2.3 Statistiky roku 2011	13
3.2.4 Statistiky roku 2012	13
3.2.5 Věková struktura neplatičů pro období 2009-2012.....	13
3.3 Psychologický aspekt práce revizora.....	14
4. Sebeobrana a její aspekty	15
4.1 Definice sebeobrany	16
4.2 Okolnosti vylučující protiprávnost a jejích vymezení ve stávající právní úpravě.....	16
4.3 Krajiná nouze(§28 trestního zákona)	17
4.3.1 Podmínky jednání v krajiná nouzi	17
4.3.2 Vybočení z mezí krajiná nouze(exces)	18
4.4 Nutná obrana(§29 trestního zákona)	18
4.4.1 Podmínky nutné obrany	18
4.4.2 Vybočení z mezí nutné obrany(exces)	18
4.5 Porovnání krajiná nouze a nutné obrany	19
4.6 Sebeobranná situace	21
4.6.1 Střetný boj	21
4.6.2 Přepad.....	21
4.7 Faktory střetnutí	22
4.7.1 Faktor psychologický	22

4.7.2 Faktor taktický.....	22
4.7.3 Faktor technický.....	22
4.8 Stres.....	23
5. Modelové situace	25
5.1 Cestující pod vlivem alkoholu.....	25
5.2 Útok za použití nože.....	28
5.3 Ohrožování revizora střelnou zbraní	31
5.3.1 Zákonné normy na úseku zbraní a střeliva.....	31
5.3.2 Ohrožování střelnou zbraní	32
6. Závěr.....	34
7. Diskuze	35
8. Seznam použitých zdrojů	36
9. Resumé	38

1. Úvod

Snad každý alespoň jednou ve svém životě cestoval městskou hromadnou dopravou (dále jen MHD). Každé ráno lidé cestují MHD do práce, školy nebo na nákupy. V každém větším městě je z důvodů časové nemožnosti prodeje jízdenek řidičem, jako tomu bývá v meziměstských spojích, zaveden systém jízdenkových automatů a nakupování jízdenek v trafikách. Zde se nachází prostor pro cestující, kteří využívají snížené schopnosti dopravních podniků kontrolovat zda lidé užívající MHD za tuto službu platí či nikoli. Tito cestující neplatící za jízdné jsou obecně nazýváni "černý pasažér". Dopravní podniky proto nasazují revizory, kteří slouží jako kontrolní a represivní složka v prostředcích MHD.

Toto téma jsem si vybral, protože si myslím, že práce revizoru je společností opovrhována neprávem, a mnoho lidí sympatizuje spíše s černými pasažéry nežli s revizory. Mnohokrát jsem si při cestování tramvají do školy všiml nevrlych nebo dokonce nepřátelských výrazů ve tvářích ostatních cestujících, když upozorovali revizory zahajující revizi jízdenek. V této práci bych chtěl poukázat na to, že revizoři jsou těmi kdo brání naše peníze, které investujeme do cestování v MHD. Musíme si uvědomit, že černí pasažéři cestují vlastně za peníze cestujících, kteří si jízdenku nebo předplacenou kartu koupí.

Cílem této práce je shrnout poznatky o práci přepravní kontroly a pomocí těchto informací, a informací o správném řešení sebeobraných situací, analyzovat průběh sebeobraných situací v prostředí městské hromadné dopravy.

Metodami použitými k dosažení cíle práce jsou studium odborné literatury, metoda sekundární analýzy, studium dokumentů týkajících se přepravní kontroly. Jelikož mi nebyla umožněna přímá komunikace s revizory, ani nahlédnutí do spisů týkajících se napadení revizora, zvolil jsem také metodu modelování situací. Data, na základě kterých jsem modeloval sebeobrané situace jsem získal studiem článků na internetu a v periodických. K vypracování práce jsem využil také informací získaných studiem na fakultě sportovních studií.

Revizoři jsou svými zaměstnavateli školeni ve zvládnání podobných situací a ve většině případů se kontroly jízdenek obejdou bez podobných incidentů.

Bohužel někteří černí pasažéři nejenže neplatí jízdné, ale také útoční na revizory, kteří je kontrolují, jak slovně tak i fyzicky. Tato práce by měla zvýšit povědomí o charakteru práce přepravní kontroly a o úskalích, se kterými se denně revizoři potýkají při kontrolách cestujících. V první kapitole se budeme zabývat smluvními přepravními podmínkami IDS JMK a konkrétně pasážemi, které se týkají přepravní kontroly. Druhá kapitola se týká samotné činnosti přepravní kontroly DPMB, as. Třetí kapitola se soustředí na seznámení se sebeobranou jako takovou. Dočteme se v ní co je to sebeobrana, a budeme se zabývat také okolnostmi vylučujícími protiprávnost. Čtvrtá kapitola bude zaměřena na analýzu modelových i reálných sebeobranných situací z prostředí MHD.

2. Smluvní přepravní podmínky IDS JMK

V této kapitole se seznámíme se Smluvními přepravními podmínkami IDS JMK. Obzvláště se zaměříme na části týkající se přepravní kontroly a práv a povinností cestujících.

Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje(dále jen IDS JMK) upravují práva a povinnosti cestujícího a dopravce, které vznikají při nástupu cestujícího do vozidla MHD a zanikají při jeho opuštění. Přepravní podmínky vstoupily v platnost 1. ledna 2012.

2.1 Všeobecná ustanovení

Zde se mezi jinými dozvíme, že cestující je povinen poslouchat pokyny nejen revizora, ale taky řidiče nebo osoby, která je oděna ve stejnokroji dopravce. Zde se vyskytuje prostor pro tu skupinu cestujících, která z jakékoliv příčiny hledá možnost vyprovokování konfliktu. Problém je v tom, že většina cestujících nejspíš nečetla Smluvní přepravní podmínky, nebo je zná jen zběžně. Tudiž když vidíme v prostředku hromadné dopravy někoho oblečeného ve stejnokroji DPMB, as. nepůsobí na nás jako autorita nýbrž jako další cestující, který například cestuje do nebo z práce. Jeho pokyny, které mohou být přínosné nebo dokonce zdraví ochraňující mohou některé osoby vnímat jako provokaci a záminku k vyvolání konfliktu.

2.2 Vznik plnění přepravní smlouvy

V této kapitole se dozvíme, že cestující uzavírá přepravní smlouvu samotným nástupem do prostředku hromadné dopravy. Také se dočteme, že přepravní smlouva se splňuje i v případě, že je cestující oprávněně vyloučen z přepravy pověřenou osobou dopravce.

Největší prostor pro konflikt zde vzniká při vyloučení cestujícího z přepravy. Protože mnohdy slušné požádání o vystoupení nebude stačit. Cestující může začít klást odpor, který může eskalovat až ve fyzické napadání pověřených osob. Zde je z pohledu pověřené osoby nutnost dbát bezpečí nejen své osoby, ale také osob cestujících.

Dle článku 3 odstavce 1 Smluvních přepravních podmínek IDS JMK je přepravní smlouva mezi cestujícím a dopravcem uzavřena jestliže cestující využije právo na přepravu, které mu vzniká z držení jízdního dokladu.

Odstavce 3 a 4 se týkají plnění přepravní smlouvy. Odstavec 3 říká, že přepravní smlouva je splněna řádným provedením přepravy ve smluveném rozsahu. V odstavci 4 je doplněno, že smlouva je splněna i tehdy dojde-li k oprávněnému vyloučení cestujícího z přepravy.

2.3 Článek č. 9- Přepravní kontrola

Dle Smluvních přepravních podmínek(IDS JMK.2012) je přepravní kontrola oprávněna používat při kontrolách nahrávací zařízení pro dokumentaci komunikace mezi cestujícím a přepravní kontrolou. Tento fakt může hrát významnou roli při průběhu kontroly. V rozhovoru pro Zpravodaj se k tomuto vyjádřil vedoucí oddělení přepravní kontroly L.Jánský:

Situace, kdy stojí tvrzení revizora proti tvrzení cestujícího, je dnes díky diktafonu snadno řešitelná. Stává se, že si i policie od nás vyžádá náslechy, přestože nahrávka nemůže být přímo použita jako důkaz. Navíc to i dost revizorů při výkonu kontroly „zbrzdí“, uvědomí si, že se nahrává a podle toho jednají. Každý případ kontroly je jiný a revizor se musí pokaždé zachovat profesionálně - rozhodně, slušně a v souladu se zákonem.(Zpravodaj,2012,p.6)

Z tohoto vyplývá, že záznam komunikace přispívá ke korektnějšímu přístupu revizora k cestujícímu, a tímto i k minimalizaci prostoru pro vznik konfliktu.

Přepravní kontrola je také oprávněna vyloučit z přepravy cestujícího, který znečišťuje vozidlo, ruší klidnou přepravu cestujících nebo je pod vlivem alkoholu.

Při výše zmíněném vyloučení z přepravy ovšem nesmí být ohrožena bezpečnost cestujícího. Jelikož alkohol jak je známo způsobuje agresivní chování je u úkonu této povahy vysoké riziko napadení ze strany opilého cestujícího.

Dále je pověřená osoba, která se prokáže kontrolním odznakem, oprávněna sepsat zápis o přepravní kontrole a udělit cestujícímu, který se neprokázal platným jízdním dokladem přírážku k jízdnému nebo vyžadovat aby se cestující prokázal osobními údaji potřebnými k vymáhání jízdného.

3. Činnost přepravní kontroly

Přepravní kontrolou rozumíme obecně revizi jízdních dokladů. Revizi provádí osoba pověřena dopravcem. Pravomoci a povinnosti revizorů blíže upravují Smluvní přepravní podmínky IDS JMK a vnitřní předpisy. Práci přepravní kontroly ovšem není pouze revize jízdenek. Přepravní kontrola zastává také funkci informativní. V rámci DPMB, a.s. se jedná o asistenční službu DP asistent, která vešla v činnost v roce 2001. Tato služba je zaměřená na pomoc cestujícím starším a tělesně postiženým, ale také informační službu během výluk nebo větších kulturních akcí. (www.e-salina.cz, 2011)

Pověřená osoba, pokud není ve stejnokroji dopravce, se při kontrole dodržování přepravní smlouvy cestujícími prokazuje buď Kontrolním průkazem IDS JMK, nebo kontrolním odznakem. Na požádání cestujícího předkládá ke kontrolnímu odznaku i kontrolní průkaz. Evidenční čísla na odznaku a na kontrolním průkazu musejí být shodná. Řidič vozidla kontrolní průkaz ani odznak nepředkládá. (SPP IDS JMK, 2012)

"Přestože DPMB, a.s. klade velký důraz na neustálé zdokonalování svých pracovníků, k čemuž u revizorů patří také dovednost vyjednávání, bezkonfliktního řešení složitých mezilidských vztahů a dokonalé ovládnutí asertivity, dochází často k napadení revizora cestujícím bez platného jízdního dokladu s následnou pracovní neschopností." (Prýgl, 2010, p. 5.)

3.1 Oddělení přepravní kontroly DPMB

Oddělení přepravní kontroly zajišťuje kontrolu dodržování smluvních přepravních podmínek IDS JMK a službu DP asistent. Pracovníci se také podílí na zabezpečování dopravy během mimořádných událostí jako jsou havárie, stávky a podobně. Pro přepravní kontrolu je nutností znalost Smluvních přepravních podmínek, Tarifu IDS JMK a řady zákonů o drahách, silniční dopravě, Policii ČR a ochraně osobních údajů. Způsobilost k výkonu povolání musí být doložena jak lékařskou prohlídkou tak psychologickým vyšetřením.

K 13 lednu 2012 se Oddělení přepravní kontroly skládalo z vedoucího oddělení a 52 revizorů z toho 14 žen. Každý z revizorů provede v průběhu směny asi 30 kontrol.(Janský, 2012, p.6) Aktuálnější informace o stavu pracovníků oddělení přepravní kontroly pro období od ledna 2012 nejsou k dispozici.

Při kontrolních akcích spolupracuje oddělení přepravní kontroly také s Městskou policií Brno, PČR v Brně a cizineckou policií.(Janský, 2012, p.7.)

3.2 Statistiky přepravní kontroly pro MHD Brno v letech 2009-2012

Zde si přiblížíme statistiky počtu kontrolovaných vozidel a zjištěných cestujících bez platného jízdního dokladu. Ve zvláštní podkapitole se také seznámíme s zastoupením jednotlivých věkových skupin v řadách neplatičů.

3.2.1 Statistiky roku 2009

V roce 2009 bylo přepravní kontrolou zkontrolováno 256 tisíc vozů a současně zjištěno 113 tisíc cestujících bez platného jízdního dokladu.

Počet úrazů napadením revizora dosáhl počtu 19 přičemž se jednalo o pokles o 37% oproti roku předchozímu.(Prýgl, 2010, p.5.)

3.2.2 Statistiky roku 2010

"Výsledky činnosti přepravní kontroly brněnského dopravního podniku navazovaly v roce 2010 na opatření ke zvýšení efektivnosti procesu vymáhání přirážek k jízdnému a ke zvýšení efektivnosti vlastního výkonu přepravní kontroly, které byly nastaveny v předchozích letech."(Šalina, 2011, p.3.)

V roce 2010 DPMB zkontroloval 268 tisíc vozidel. Při těchto kontrolách bylo zjištěno 115 tisíc cestujících bez platného jízdního dokladu. Celkový počet nasazených revizorů byl při tom o 10% nižší než v předchozím roce. Z toho vyplývá, že byl zjištěn nižší počet neplaticích pasažerů na jeden zkontrolovaný vůz. V roce 2010 bylo také zaevidováno nejméně pracovních úrazů od roku 1994 a to celkem 10.

3.2.3 Statistiky roku 2011

V tomto roce DPMB zaevidoval pouze 4 pracovní úrazy pracovníku přepravní kontroly. Tento počet je nejmenším od roku 1992. Revizoři zkontrolovali 263 tisíc vozů přičemž zjistili 114 tisíc cestujících bez platného jízdního dokladu při mírně nižším počtu nasazených revizorů.

3.2.4 Statistiky roku 2012

V průběhu loňského roku zkontrolovali naši revizoři 243 tisíc vozů a zjistili 110 tisíc cestujících bez platné jízdenky. Výsledky jejich činnosti navazovaly v roce 2012 na opatření ke zvýšení efektivnosti procesu vymáhání přírážek k jízdnému a ke zvýšení efektivnosti vlastního výkonu přepravní kontroly, která byla nastavena v předcházejících letech. Pokračoval trend z let 2009 až 2011 a počet zkontrolovaných vozidel i počet zjištěných cestujících bez platného jízdního dokladu zůstal přibližně na stejné úrovni při mírně nižším počtu pracovníků přepravní kontroly. (Prýgl, 2012, p.6.)

V letech 2007 a 2008 bylo zaznamenáno nejvíce zraněných revizorů v dějinách DPMB. V roce 2012 byly zaznamenány jako rok předtím pouze 4. Jedná se o nejnižší počet od roku 1992.

3.2.5 Věková struktura neplatičů pro období 2009-2012

Tato kapitola nám přiblíží věkovou strukturu cestujících neochotných platit za jízdní doklady v období mezi roky 2009 až 2012. Věk neplatiče hraje určitou roli v pravděpodobnosti jeho útoku na přepravní kontrolu. Větší procento lidí se shodne na tom, že ze strany 60-letého cestujícího hrozí menší nebezpečí agresivity vůči revizorovi nežli od cestujícího ve věku 25 let.

Z výzkumů DPMB vyplývá, že v tomto období se postupně snižovalo zastoupení osob do 18 let a v kategorii od 18-25 let. Naopak přibývá neplatičů v kategorii nad 30 let.

"Za posledních 5 let se snížilo zastoupení cestujících do 18 let mezi neplatiči ze 14 na 6 % a v kategorii 18 – 25 let dokonce z 37 na 26 %." (Šalina, 2012, p.4.)

3.3 Psychologický aspekt práce revizora

Práce revizora není náročná jen po fyzické stránce. Schopnost vypořádat se s psychickým tlakem spojeným s vymáháním jízdného je velice důležitá.

Revizoři procházejí množstvím psychických testů. Také jsou školení v bezkonfliktním řešení situací. Je nutné aby se revizor nenechal vyprovokovat agresivním pasažérem k neuváženému jednání.

Nemalý vliv na práci revizora má také prostředí, ve kterém pracuje. Mnohokrát si při revizi jízdenek můžeme všimnout pošklebujících se obličejů nebo posměšných narážek. revizoři jsou mezi cestujícími považováni za nástroj dopravních podniků, který z nich má dostat peníze. Pravdou ovšem je, že revizoři peníze cestujících, kteří si pravidelně kupují jízdenky, chrání. To černí pasažéři, kteří si jízdní doklady nekupují buďto ze sportu nebo prostě odmítají za tuto službu platit, a myslí si že cestují zadarmo, jezdí prostředky hromadné dopravy za peníze cestujících, kteří si jízdenku koupí. Mnoho lidí se dokonce zastává černých pasažérů, které odhalí přepravní kontrola.

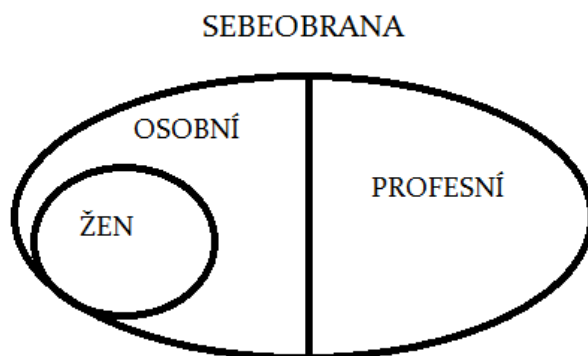
Dalším problémem revizorů může být takzvaná sekundární viktimizace. *"Dle článku 1.3 Doporučení (2006) 8 Výboru ministrů Rady Evropy na pomoc obětem trestných činů se sekundární viktimizací rozumí „viktimizace, která se neobjevuje jako přímý důsledek trestného činu, nýbrž jako reakce na jednání institucí a jednotlivců vůči oběti.“* (Vališová, 2010p.28). Zdrojem sekundární viktimizace revizorů mohou být jak média, která se o napadení zajímají nebo orgány činné v trestném řízení.

4. Sebeobrana a její aspekty

V této kapitole se budeme zabývat sebeobranou jako takovou a budeme se zabývat systematickou sebeobranou. Vzhledem k vysoké míře variability interpretace pojmu **sebeobrana** existuje také velké množství definic sebeobranou. Všechny se ovšem shodují v tom, že sebeobrana je činnost, kterou nějakým způsobem bráníme sebe sama. V dalších kapitolách, které se budou zabývat okolnostmi vylučujícími protiprávnost sebeobranou se ovšem dozvíme, že z hlediska právní úpravy nemusí jít čistě jen o naši osobu.

Podle Jindřicha a Müllera(1980, p.5.) můžeme podle povahy násilí rozlišit situace tzv. **sebeobranné**, kdy útočník používá krajní formy násilí které ohrožují zdraví nebo dokonce život napadeného a situace **sebeochranné**, kdy útočník vyhrožuje násilím nebo ho požívá, ale neohrožuje jím bezprostředně život nebo zdraví obránce.

Reguli(2005, p.15.) rozděluje sebeobranu na dva druhy. 1)**Osobní**, která je určena nejširší veřejnosti. Do této skupiny spadá také **sebeobrana žen**. 2)**Profesní**, která je určena pro ty pro něž se úpoky staly součástí povolání. Můžeme jí dále rozdělit podle charakteru používaných technik na sebeobranu pro bezpečnostní složky, ozbrojené složky a pro jiné profese.



obr.1: Struktura sebeobranou(Reguli, 2005)

4.1 Definice sebeobrany

Sebeobrana je pojmem, který zahrnuje vše od komunikace, přes útěk až po samotnou fyzickou obranu. Vzhledem k této variabilitě existuje velké množství teorií, a definic sebeobrany. V této kapitole se představíme několik z nich.

Podle Reguliho(2005, p.15) je sebeobrana užitkovou pohybovou činností, kterou tvoří různé úpolové aplikace. Sebeobrana je také otevřeným systémem, aby bylo možné měnit úpolové činnosti tak aby sebeobranná akce byla dostatečně účinná a rychlá, ale aby také byly zachovány zájmy chráněné zákonem.

Dle Ďurecha(2000, p. 10 in Vít & Reguli & Chvátalová,2012) jde v sebeobraně o snahu vyhnout se fyzickému střetu, a pokud to není možné, vyřadit protivníka z boje pomocí jakýchkoliv, v dané situaci nejúčinnějších prostředků, které však musí být přiměřené stupni útoku.

Konečný(2000, p.63. in Vít & Reguli & Chvátalová,2012) definuje sebeobranu jako technické, taktické, fyzické a psychické řešení konfliktní situace, která vyústila do střetu, kdy je limitním faktorem ohrožení života; etická a praktická snaha neutralizovat neoprávněný, podněcovaný útok, nikoliv útočnicka. Cílem je ubránit se nebo přivést situaci ke smíru, dohodě, kompromisu a rozchodu.

Můžeme tedy říci, že sebeobrana je činností, kterou bráníme své zdraví, jakýmkoliv způsobem, který je přiměřený způsobu útoku

4.2 Okolnosti vylučující protiprávnost a jejich vymezení ve stávající právní úpravě

Okolnostmi vylučujícími protiprávnost zákon myslí takové okolnosti za kterých čin jinak trestný není trestným činem jelikož není v rozporu se zájmem chráněným zákonem.

Náchodský(2006, p.23.) o okolnostech vylučujících protiprávnost píše, že jsou to zákonem předpokládané okolnosti, které vylučují společenskou nebezpečnost, která je materiálním znakem trestného činu, v jednání osoby, která jedná v obraně zájmů chráněných společností. Princip okolností vylučujících protiprávnost spočívá v tom, že osoba, která za těchto podmínek jedná, naplní obvykle formální znaky trestného činu, ale o trestný čin nejde, protože její jednání např. v nutné odraně nebo v krajní nouzi není protiprávní, protože mu chybí společenská nebezpečnost jako materiální znak trestného činu.

Trestní zákon České republiky výslovně upravuje pouze §28 Krajní nouze, §29 Nutná obrana, §30 Svolení poškozeného, §31 Přípustné riziko a §32 Oprávněné použití zbraně. Přičemž oprávněné požití zbraně je spojeno pouze s vykonáváním služby u PČR a u Městské policie a paragrafy 30 a 31 nelze uplatnit v sebeobraně.

"V případech stanovených zákonem má tedy občan právo bránit zákonným způsobem svá práva, a to i za použití přiměřeného donucení a násilí."(Náchodský, 2006,p.23.)

4.3 Krajní nouze(§28 trestního zákona)

"Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem není trestným činem. Nejde o krajní nouzi jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak nebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil nebo je tato osoba povinna toto nebezpečí snášet."(Trestní zákon 40 §28 2009)

4.3.1 Podmínky jednání v krajní nouzi

- V krajní nouzi může jednat i osoba, jejíž zájmy nejsou ohroženy.
- Nebezpečí musí skutečně hrozit. Nemůže se jednat o nebezpečí domnělé.
- Nebezpečí nebylo možno odvrátit za daných okolnosti jinak.
- Musí se jednat o bezprostřední a přímé nebezpečí, které hrozí zájmu chráněnému zákonem.
- Způsobený následek je menší než ten, který hrozil.

4.3.2 Vybočení z mezí krajní nouze(exces)

- Následek způsobený tímto jednáním je stejně závažný nebo závažnější než ten, který hrozil
- osoba, které toto nebezpečí hrozilo byla povinna ho snášet.
- nebezpečí bylo možno za daných okolností odvrátit jinak s méně závažnými následky.
- jednání nastalo v době kdy již nebezpečí nehrozilo

4.4 Nutná obrana(§29 trestního zákona)

"Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem, není trestným činem. Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku."(Trestní zákon 40 §29 2009)

4.4.1 Podmínky nutné obrany

- Někdo odvrací útok jiného člověka
- Útok musí přímo hrozit nebo trvat(přímo hrozí= krácení vzdálenosti útočníkem spojené se slovním vyhrožováním nebo saháním po zbrani)
- Obrana nesmí být **zcela zjevně** nepřiměřená způsobu útoku(paradox sebeobran- aby byla sebeobrana účinná musí být nepřiměřená, ale nesmí být **zcela zjevně** nepřiměřená)
- Útok směřuje proti zájmu chráněnému zákonem.

4.4.2 Vybočení z mezí nutné obrany(exces)

- Obrana nastala v době kdy útok přímo nehrozil nebo již skončil.
- Útok musí směřovat proti zájmu chráněnému zákonem(zdraví, život)
- Obrana byla zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku

4.5 Porovnání krajní nouze a nutné obrany

tabulka č. 1.-Porovnání krajní nouze a nutné obrany(Polách, 2008)

Krajní nouze	Nutná obrana
Způsobený následek musí být nižší	Způsobený následek může být přiměřeně vyšší
Následek může být způsoben komukoliv	Následek může být způsoben pouze útočníkovi
Je třeba hledat nejméně závažné řešení	Nezáleží na tom jestli bylo možno útok odvrátit jinak
Jedná se o nebezpečí	Jedná se o útok

V tabulce umístěné výše můžeme na několika příkladech pozorovat rozdíly mezi krajní nouzí a nutnou obranou. S přihlédnutím k poznatkům k nutné obraně a krajní nouzi uvedeným výše se můžeme pokusit určit zda-li revizoři při vykonávání kontroly cestujícího, který odmítá předložit ke kontrole jízdní doklad, jednají v rámci krajní nouze nebo nutné obrany. Prvním znakem nutné obrany je, že někdo odvrací útok jiného člověka. Tedy aby revizor mohl jednat podle pravidel nutné obrany musí cestující fyzicky zaútočit na jeho osobu. V tomto případě je revizor oprávněn chránit své zdraví jakýmkoliv přiměřeným způsobem k čemuž ho opravňuje právě §29 trestního zákona.

Druhou možností vývoje této situace je, že cestující pouze odmítá vydat jízdní doklad, ale revizora nenapadá.

Zde tato osoba jedná proti §37 odstavce 5 zákona o dráhách, a konkrétně písmene b), které zní:" *na výzvu pověřené osoby se prokázat platným jízdním dokladem; neprokáže-li se platným jízdním dokladem z příčin na své straně, zaplatit jízdné z nástupní do cílové stanice, nebo nelze-li bezpečně zjistit stanici, kde cestující nastoupil, z výchozí stanice vlaku a přírážku k jízdnému, nebo se prokázat osobními údaji potřebnými na vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému, pokud cestující nezaplatí na místě,"(Zákon o dráhách 266 § 37 1994) a tudíž útočí na zájem chráněný zákonem.*

Zde je jedinou možností revizora přimět cestujícího k setrvání na místě do příjezdu PČR nebo dobrovolné následování revizora cestujícím na nejbližší služebnu k ověření totožnosti. Revizor v této situaci nemůže cestujícího zadržet, ani jiným způsobem omezit na svobodě jelikož následek tohoto jednání by byl stejně závažný nebo dokonce závažnější nežli ten, který hrozil.

Reálným příkladem je případ, který se stal v Plzni. Nejvyšší správní soud v se vyjádřil v kauze ze dne 10.2.2009, kdy revizor přitlačením na plot zadržel černého pasažéra, také k možnosti kdy může být nutné obrany použito nejen při ochraně života a zdraví, ale také majetku. Tento rozsudek se stal precedentem opravňujícím revizory použít přiměřeného násilí k zadržení černého pasažéra.

V situaci, kdy cestující nepředloží platnou jízdenku a následně nesplní ani povinnost dle § 37 odst. 5 písm. d) zákona o dráhách, útočí na zájem chráněný zákonem. Tímto je ochrana majetkových práv provozovatele a zájem na tom, aby cestující v drážní dopravě řádně hradili jízdné, resp. pokud tak neučiní, aby uhradili přírážku podle přepravního řádu. Takovýmto jednáním se cestující dopouští přinejmenším civilního deliktu, uvažovat však lze za určitých okolností i o přestupku proti majetku. V takovémto případě nelze paušálně vyloučit nutnou obranu, tedy právo revizora odvrátit tento útok zadržením cestujícího, který se pokouší utéct, tedy pokouší se porušit sekundární povinnost podle § 37 odst. 5 písm. d) zákona o dráhách a uniknout tak následkům jízdy bez platné jízdenky.

Právě pokus o únik cestujícího z místa, kde jej revizor vyzval k vyčkání na příchod osoby oprávněné zjistit totožnost cestujícího, je útokem na majetková práva provozovatele, tedy na zájem chráněný zákonem. Úspěšným útekem „černého pasažéra“ bude dokončeno jeho protiprávní jednání, kterým bylo využití přepravních služeb provozovatele bez zaplacení stanoveného jízdného a přírážky.

Nutná obrana zadržením cestujícího je samozřejmě možná jen za podmínky, že revizorovo počínání není zcela zjevně nepřiměřené způsobu útoku. Je-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku, o nutnou obranu se nejedná. Revizor tedy nesmí volit takové prostředky, které povedou nebo mohou vést k újmě na zdraví „černého pasažéra“ nebo jakékoliv jiné osoby. Revizor se ani nesmí bez dalšího „vrhnout“ na cestujícího, ale musí mu dát šanci svou povinnost dle zákona splnit dobrovolně. (nssoud.cz, 2011.)

4.6 Sebeobranná situace

Dle Špičky a Nováka(1971,p.14.) jsou sebeobranné situace situacemi, ve kterých se musíme bránit násilí jehož původcem je jiný člověk a v nichž nás motiv střetnutí eticky ospravedlňuje podstoupit boj i za cenu svého nebo útočnickova života.

Nelze tedy do sebeobranných situací zařazovat například hospodské rvačky, kdy se dva opilci začnou prát kvůli nějaké malichernosti.

4.6.1 Střetný boj

Střetným bojem je taková situace kdy oba protivníci považují situaci za sebeobrannou.

Ve vztahu k přepravní kontrole může třeba jít o agresivního cestujícího, který odmítá na žádost revizora opustit vozidlo MHD, je vulgární a vyhrožuje násilím.

Pro revizora je tato situace sebeobrannou nejen ve smyslu chránění sebe sama, ale také chránění zájmů dopravce vyplývajících ze smluvních přepravních podmínek. Zde si je jak revizor tak cestující vědom nebezpečí vyplývajících z přítomnosti toho druhého.

4.6.2 Přepad

Přepad může mít dvě formy. Klasický přepad je situací, kdy obránce neví o útočnickově přítomnosti, a tudíž nepovažuje situaci za sebeobrannou. Zde je výhoda na straně ještě větší než u střetného boje a mnohdy jsou tyto situace neřešitelné.

Další formou přepadu může být situační přepad. Zde si je obránce vědom útočnickovy přítomnosti, ale nepovažuje situaci za sebeobrannou.

4.7 Faktory střetnutí

Podle Náchodského(2006,p.68.) rozeznáváme tři základní faktory střetnutí. Jsou to faktory psychologický, taktický a technický.

Kromě těchto základních rozeznáváme také vedlejší jako jsou například oblečení, prostorové podmínky, klimatické podmínky, použití zbraně a jiné. V této kapitole se budeme zabývat pouze základní trojicí.

4.7.1 Faktor psychologický

„Faktor psychologický- je vyjádřením umění udržet si v reálně nebezpečné, psychicky zátěžové situaci psychickou stabilitu.“(Náchodský, 2006, p.68.). Jde tedy o to "nesesypat se" pod nátlakem útočníka. Největším problémem u necvičených jedinců je lítost nad osobou útočníka. Běžně se stává, že obránce není schopen ublížit útočnickovi, nebo mu dokonce po boji pomáhá.

4.7.2 Faktor taktický

Náchodský(2006,p.68.) uvádí, že taktický faktor- "souvisí s pravidly účinného jednání a chování, tj. takového jednání a chování, které umožňuje plně využít nacvičené pohybové techniky ve vedení střetného boje, které povedou k vítězství nad protivníkem, anebo umožňuje se reálně nebezpečné situaci zcela vyhnout."

Jde tedy o to buď se fyzické konfrontaci úplně vyhnout pomocí jak verbální tak nonverbální komunikace nebo útěku, a pokud již k boji došlo snažit se porazit soupeře využitím jeho chyb nebo použitím různého typu léček.

4.7.3 Faktor technický

"Faktor technický je vlastním fyzickým řešením reálně nebezpečné situace(např. napadení), a to správným výběrem účinných bojových technik."(Náchodský, 2006,p.68.). Mezi technické prvky řadíme mezi jinými údery, hody, porazy, kopy, páky, strhy, a držení.

Cílem revizora ovšem není bojovat s agresorem pomocí úderů a kopů a snažit se ho knock outovat, nebo jej dostat na lopatky. Pokud již je napaden je jeho cílem v co nejkratší možné době dostat útočníka pod kontrolu přiměřeným způsobem. toho může docílit například nasazením páky na zápěstí nebo na loket. Páka sama osobě je přiměřeným způsobem obrany jelikož její nasazení útočnickovi nijak neublíží. Pouze pokud se útočník snaží z páky vyprostit nebo se nadále snaží ohrožovat obránce nasazená páky působí bolest.

4.8 Stres

V předchozí kapitole jsme se zmínili o psychologickém faktoru střetnutí. Mezi hlavní psychologické kategorie ovlivňující úspěšnost sebeobranu patří mezi jinými stres. Za nejznámější teorii stresu je považováno Selyeho fyziologicko-endokrinnologická teorie. V ní je stres definován jako-*"stav organismu, který se projevuje jako syndrom určitých tělesných změn(obecný adaptační syndrom). Základní myšlenkou Selyeho koncepce je, že syndrom tělesných změn je vyvolán nezávisle na kvalitě daných stresorů."* (Náchodský, 2006,p.70). To znamená, že jsou vyvolány stejné tělesné změny nezávisle na kvalitě daných stresorů.

První fází adaptace organismu na stres je poplachová reakce. **Poplachová reakce-** je první reakcí organismu na stresor. Charakterizuje jí rychlá mobilizace sil pro odvrácení stresu, excitace sympatické soustavy, dřeně a později kůry nadledvinek(Neudertová, n.d,p.5).Trvání poplachové reakce závisí na intenzitě stresoru.

Druhou fází je fáze **rezistence**. Dle Neudertové (n.d, p.5)je stádium rezistence doprovázeno dlouhotrvající aktivizací adaptace, organismus si adaptačními mechanismy na stresující faktor zvyká, „otuzuje se“, adaptuje na zátěž. To se projevuje ve zvýšení činnosti předního laloku hypofýzy a kůry nadledvinek, jež produkují adrenokortikotropin(ACTH) a kortikoidy.

Poslední fází je fáze **vyčerpání**. Neudertová(n.d,p.5) charakterizuje stádium vyčerpání neboli exhausce jako celkové vyčerpání a selhání adaptačních obranných schopností organismu, což vede k rozvoji různých onemocnění, patologickým změnám v organismu, eventuálně i smrti. Tato fáze je naprosto nežádoucí a pokud k ní již dojde jedná se o praktický konec konfliktu. Jde o celkové vyčerpání organismu a nemožnost pokračovat v boji. této fázi se snažíme předejít pomocí tréninku fyzické kondice.

5. Modelové situace

Většina případů napadení revizora vykazuje určité specifické znaky tohoto činu. Může se jednat o věk útočníka, jejich počet, pohlaví nebo přítomnost alkoholu, ale také o způsob, místo a načasování útoku nebo použití zbraně. Nemalou roli také ovšem hraje osoba revizora. Důležitými faktory jsou pohlaví revizora, postava a schopnost komunikace. Všechny tyto faktory spolu s faktory psychologickým, taktickým a technickým hrají významnou roli při řešení jednotlivých situací. V této kapitole budeme analyzovat reálné, nejčastější nebo svými specifickými znaky významné sebeobránné situace z prostředí MHD.

5.1 Cestující pod vlivem alkoholu

V mnoha případech se revizor dostává do konfliktu s osobou, která je pod vlivem alkoholu. Alkohol je drogou v České republice první co do počtu závislosti. Po požití alkoholu dochází mimo jiné také k ovlivnění funkcí CNS a k odstranění zábran. Člověk pod vlivem alkoholu se chová dominantněji vůči osobám slabším a vyzývavě vůči osobám sobě rovným nebo silnějším. Největším problémem u osoby pod vlivem alkoholu je větší či menší neschopnost racionálního myšlení a chování. Tato osoba se může v daný moment zachovat zcela nečekaně a mimo rámec obvyklých norem. Je tedy důležité být při řešení konfliktu z touto osobou připraven na jakýkoliv vývoj a nenechat se vyvést z míry. (Roznerová, 2007, p. 21-22)

Tyto osoby ve většině případů odmítají od samého začátku spolupracovat. To, že je cestující pod vlivem alkoholu by mělo být pro revizora prvním výstražným znamením, že může dojít ke konfliktu, a měl by také podle toho reagovat.

Z pohledu **faktoru psychologického** má jistou výhodu osoba pod vlivem alkoholu. Alkohol může způsobovat u této osoby pocit jakési nepřemožitelnosti. Naopak osoba obránce tedy revizora je v nevýhodě protože v daný okamžik neví co může od útočníka čekat.

Jelikož v tomto případě nepřipadá útek revizora v úvahu z důvodu charakteru jeho činnosti jako represivní složky a fyzické konfrontaci se snažíme vyhnout je hlavní složkou **faktoru taktického** komunikace jak na verbální tak nonverbální úrovni. Je nutné, aby revizor ukázal, že to on má v tomto konfliktu navrch. Toho lze dosáhnout správnou formou jak verbální tak nonverbální komunikace. Pokud si je revizor uvědomí, že je u tohoto cestujícího možné, že by konflikt mohl eskalovat až ve fyzické násilí měl by si zajistit dostatečný prostor a vzdálenost aby měl možnost na fyzický útok včas reagovat. Špička a Novák(1971,p.14) se k problematice bezpečné vzdálenosti vyjádřili takto-"*obránce si musí svým vlastním chováním zajišťovat dostatek času k tomu, aby se mohl na střetnutí připravit.*"Nejlepší možností by bylo využití takzvaného skrytého střehu, který působí na nezkušeného člověka jako obyčejný postoj a nepůsobí agresivně.



obr. Skrytý střeh- první možnost(Vít & Reguli & Chvátalová, 2012)

Tento postoj primárně chrání genitálie ovšem pomocí jednoduchého pohybu paže směrem k hlavě lze vykryt úder, který na ní směřuje.



obr. Skrytý střeh- druhá možnost(Vít & Reguli & Chvátalová, 2012)

U tohoto skrytého střehu je důležité aby ruce nebyly založené, ale pouze na sobě položené.



obr. Skrytý střeh- třetí možnost(Vít & Reguli & Chvátalová, 2012)

Tento střeh je výhodný v tom, že paže zajišťují dobrou ochranu pro všechny tři pásma.

Pokud se agresivita cestujícího začne stupňovat, cestující začne vyhrožovat jak verbálně nebo začne hrozit pažemi a naznačovat útok je kromě slovního uklidňování na místě také přechod do takzvaného obranného střehu. Tento střeh je mezistupněm mezi skrytým a bojovým střehem. Je již na první pohled patrné, že se jedná o střeh, čímž útočnickovi dáváme na vědomí, že se v případě napadení hodláme bránit. Ovšem ruce ještě nejsou sevřeny v pěst, ale jsou otevřené, paže jsou drženy v předpažení před tělem dlaněmi směřujícími k útočnickovi. Tento střeh umožňuje dobré udržování vzdálenosti například pokud se cestující snaží o krácení vzdálenosti slouží paže jako zábrana, pomocí které je možné cestujícího odtlačit nebo odstrčit zpět do bezpečné vzdálenosti a zároveň otevřené dlaně nepůsobí tak agresivně jako ruce sevřené v pěst.

Jestliže cestující přes veškerou revizorovu snahu o zabránění fyzickému násilí nakonec stejně zaútočí jedná se většinou jak již bylo řečeno na začátku o úder pěstí do obličeje. Nejčastějším typem úderu na horní pásmu u osoby necvičené v žádném bojovém umění nebo úpolovém sportu je obloukový úder ze zadní ruky. Tomuto úderu je možné se bránit několika způsoby. Rozlišujeme také pasivní a aktivní způsob obrany.

Pasivním způsobem rozumíme takové jednání, kterým pouze chráníme atakované místo například směřuje li úder na pravou tvář zablokujeme ho buďto pouhým sražením nebo vykryjeme pravou paží.

Aktivní způsob naopak vyžaduje jakousi akci, která směřuje proti útočnickovi. Nejpřirozenějším způsobem je zablokování útočící paže a následný protiútok. Jelikož je naším cílem stále řešit konflikt cestou jak nejmenšího násilí může být protiútok směřující do obličeje útočníka považován za nepřiměřený. Tento problém lze vyřešit tak, že po zablokování paže směřujeme následný protiútok na úpon dvojhlavého svalu pažního. Toto místo je natolik citlivé, že bolest způsobená tímto úderem může útočníka odradit od dalších útočných akcí.

Jelikož cílem napadeného revizora není pouštět se s útočником do dlouhého manévrovacího boje, ale jak nejrychleji dostat útočníka pod kontrolu bylo by nejlepším řešením po prvním útoku agresorovi zabránit v pokračování v napadání například nasazením páky nebo držení a tím zabránit v možném zranění útočníka, sebe i dalších osob. Ovšem je třeba brát v úvahu přítomnost alkoholu a možnost, že osoba pod jeho vlivem má snížené vnímání bolesti a páka může být neúčinná.

Jestliže se následně situace uklidní a cestující bude ochoten spolupracovat vyčkáme příjezdu policie a předáme jí útočníka. Jak již bylo řečeno na začátku této kapitoly cílem je ukončit konflikt v jeho samotném počátku pomocí správně vedené komunikace, neustupovat útočnickovi, ale také jej neprovokovat a snažit se dojít k rozumnému kompromisu.

5.2 Útok za použití nože

Použití nože není v sebeobraně příliš častým jevem, ale pokud již dojde k použití této bodno-sečné zbraně následky jsou mnohem závažnější nežli u útoku holýma rukama. Zbraň použitá útočником k zdůraznění útoku ještě více snižuje šance obránce ubránit se útočnickovi. V této kapitole se pokusíme na příkladě modelové situace ukázat možnosti, které má revizor proti útočnickovi s nožem.

První situací je útok přímo v prostředku MHD. Po žádosti revizora o předložení jízdního dokladu začala cestující revizora slovně napadat a po chvíli vytáhla z batohu kuchyňský nůž a okamžitě zaútočila na revizora výpady nožem, které revizora přímo ohrožovaly na zdraví a životě. Zpacifikovat se útočníci povedlo revizorovi s pomocí přítele agresivní cestující, který se postavil na stranu revizora. Zraněn byl nakonec pouze muž pomáhající revizorovi. Následně byla cestující předána policii.

Druhý incident se odehrál již mimo prostředek MHD. Revizor zjistil v trolejbusu černého pasažéra, který s ním na požádání na další zastávce vystoupil, aby věc dořešili. Ovšem po vystoupení cestující vytáhl z kapsy bundy nůž a zaútočil s ním na revizora. Pokusil se ho bodnout do hrudníku. Revizorovi se povedlo útok odrazit a přitom odebrat útočnickovi nůž.

I další případ se stal mimo prostředek městské hromadné dopravy. Útočník napadl revizora ve chvíli kdy jeho kolegové sepisovali zápis s jiným černým pasažérem. Útočník použil vystřelovací nůž, který ovšem při vytažení z kapsy nevystřelil, útočník tedy musel vytáhnout ostří rukou což dalo napadenému revizorovi dostatek času k zachycení ruky s nožem. S pomocí svých kolegu následně útočníka odzbrojili a předali muže policii.

Všechny předchozí situace mají specifické znaky pro napadení nožem. Nůž byl až do samotného útoku skrytý tudíž obránce nevěděl o jeho přítomnosti. To, že je možné nůž nosit skrytě ještě více zvyšuje jeho účinnost. K žádným závažným následkům nedošlo pouze díky dobrým reakcím obránců a využití zaváhání útočníka.

Faktor psychologický hraje významnou roli v situaci kdy se bráníme proti noži nebo jakékoliv jiné zbraní. Pokud již není jiná možnost a musíme se bránit proti útoku nožem je nutné si uvědomit, že budeme zranění a připravit se nato. Bráníme-li se proti noži s tím, že se soustředíme na to že se nám nic nestane, může dojít k tomu, že nás útočník třeba jen lehce řízne, ovšem my na to nejsme vůbec připravení a dojde k úlekové reakci, a například k ustrnutí obránce nebo k taktické chybě, která se může stát pro obránce osudnou.

Faktor taktický kromě neustálé komunikace s útočníkem a snahy ho odvrátit od úmyslu nás napadnout zahrnuje také udržování bezpečné vzdálenosti. Musíme pamatovat na to, že útočnickova akční zóna se použitím nože zvětšila o jeho délku. Revizor cestuje-li ve dvojici se svým spolupracovníkem, může na útočníka nastražit léčku ve smyslu toho, že například odvrací útočnickovu pozornost od spolupracovníka, který v té době volá policii nebo se snaží napadnout útočníka zezadu.

Z pohledu faktoru technického je obrana necvičeného člověka proti noži velmi náročným úkolem. Vždy se musíme snažit kontrolovat zbraň, tudíž ruku, ve které jí útočník drží. Kdybychom zaútočili přímo na útočníka například úderem do obličeje nebo kopem do genitálií, a snažili se ho takto zneškodnit je skoro jisté, že i pokud jej zasáhneme stačí nás pořezat, a dokud je schopen používat ruku, kterou manipuluje zbraní je pro obránce pořád nebezpečný. Proto se snažíme zachytit ruku se zbraní a donutit útočníka jí pustit. Jedná-li se například o zastávku, pokud již kontrolujeme útočnickovu ruku se zbraní, snažíme se schovat svou hlavu za tělo útočníka čímž mu zabráníme v provedení útoku na hlavu. Stále máme odkrytá záda ovšem úder do zad není z hlediska této sebeobraně situace tak nebezpečný jako úder do hlavy. Z hlediska nutné obrany je přiměřenou obranou zlomení ruky osoby útočící na nás nožem. Pokud již kontrolujeme útočnickovu ruku se zbraní můžeme manipulací s touto rukou ohrožovat útočníka nebo ho dokonce pořezat a nutit ho tímto způsobem odhodit nůž nebo upustit od útoku.

Další možností jak se bránit útočnickovi z nožem je použití příležitostného předmětu jako tyče nebo větve, který nám umožní udržet si útočníka v bezpečné vzdálenosti. Je třeba brát v úvahu váhu a délku tohoto předmětu. Jak je známo čím je zbraň delší a těžší tím hůře se s ní manipuluje. Proto použití těchto příležitostných zbraní je vhodné pouze v případě, že s ní umíme alespoň částečně zacházet. V opačném případě nám tento předmět bude jenom překážet a útočnickovi dá šanci využít našich zaváhání. Pravdou ovšem zůstává, že na zastávkách ve velkých městech a v prostředcích hromadné dopravy tyto předměty budeme hledat marně.

Revizor , který je napaden v prostředku městské hromadné dopravy, musí tedy buďto vyhovět požadavkům útočnicka, nebo ho jedinou rychlou akcí zbavit nože a dostat pod kontrolu. Nejlépe toho docílí zachycením paže s nožem a využit například stěny dopravního prostředku nebo opěradle sedadla k vyrazení nože z ruky útočnicka. Podaří-li se útočnicka odzbrojit a zajistit zbraň, ten s největší pravděpodobností upustí od útoku, protože výhoda, kterou mu poskytovala tato zbraň se přesunula na stranu revizora.

Při obraně proti noži musíme počítat se zraněním a také s přítomností krve. Nesmíme ovšem rezignovat a přestat se bránit, musíme si uvědomit, že v sázce je více než jen pořezaná paže nebo záda, jde o život a několik jizev po říznutí je jen nepatrnou cenou za jeho záchranu.

5.3 Ohrožování revizora střelnou zbraní

V této kapitole se budeme zabývat řešením situací ohrožování střelnou zbraní. Nejdříve se krátce seznámíme s právní úpravou na úseku zbraní a střeliva, a následně přejdeme k analýze situace kdy cestující ohrožuje revizora střelnou zbraní. Náchodský(2006, p.174) píše, že je li útočnick připraven zbraň okamžitě použít je obrana nereálná. Bránit se můžeme pouze pokud útočnick používá zbraň pouze jako zastrašovací prostředek, ale i tehdy se můžeme bránit jen velmi těžko.

5.3.1 Zákonné normy na úseku zbraní a střeliva

Nabytí a držení zbraně je v České republice upraveno zákonem č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu. Držiteli zbrojního průkazu skupiny E-pro ochranu života, zdraví nebo majetku, je povoleno nošení maximálně jedné krátké palné zbraně kategorie B, a to pouze skrytě. Povolení k nošení je vydáno příslušným útvarem policie(*Zákon o zbraních, 119 2009*).

5.3.2 Ohrožování střelnou zbraní

Zde si na příkladě reálných situací představíme průběh takového použití krátké palné zbraně k ohrožování revizora.

V prvním případě revizor chtěl zkontrolovat jízdní doklad ženě, u které se domníval, že jde o černou pasažérku. Žena nejdříve revizora slovně napadala, poté sáhla do kabelky a vytáhla plynovou pistoli, kterou přiložila revizorovi k hlavě. Revizor ji raději nechal na další zastávce vystoupit, ovšem ihned vše oznámil policii.

V tomto případě i když se jednalo pouze o plynovou pistoli hrozilo revizorovi vážné nebezpečí. Tento typ zbraně spadá dle zákona o zbraních č199/2009 Sb. do kategorie D. *"Zbraň kategorie D nebo střelivo do této zbraně může nabývat do vlastnictví a držet nebo nosit fyzická osoba starší 18 let způsobilá k právním úkonům. Zbraň kategorie D nebo střelivo do této zbraně může nabývat do vlastnictví a držet též právnická osoba."*(Zákon o zbraních, 119 §15 2009).

Jiný incident se odehrál v autobuse pražské MHD kdy neznámý útočník z bezprostřední blízkosti ohrožoval revizora pistolí. Následně ho donutil vystoupit z autobusu a sám utekl.

Jedná-li útočník v afektu a je zde riziko, že ze zbraně opravdu vypálí nesplní-li revizor jeho požadavky je jedinou obranou vyhovět požadavkům útočníka a nepodnikat žádné obranné akce jako například snažit se zachytit zbraň nebo zneškodnit přímo útočníka pomocí úderů nebo kopů. Musíme si uvědomit, že žádná z věcí, o které útočník stojí nemá zdaleka cenu našeho života.

Z pohledu **faktoru psychologického** ohrožování střelnou zbraní získává útočník celkovou kontrolu nad obráncem. Každý si je vědom, jak nebezpečné střelné zbraně jsou, a že jediný zásah je může stát život. Z tohoto důvodu útočník, který střelnou zbraní ohrožuje neočekává, že by se jeho oběť jakkoliv bránila. Zde se objevuje příležitost pro obránce k provedení patřičné obrany a zneškodnění útočníka.

Taktika obrany proti střelné zbraní je ve velké míře závislá na osobě útočníka. Nemá-li útočník zbraň úplně připravenou, například má zbraň zajištěnou pojistkou, nebo má zbraň v pouzdře, je třeba okamžitě vést obranu, a to krácením vzdálenosti, následným zachycením a blokováním přímo zbraně. Nikdy ovšem neprovádíme žádné jiné akce proti útočnickovi, ani se nesnažíme utéct. Těmito akcemi bychom mohli vyvolat u útočníka pocit ohrožení a následnou střelbu(Náchodský, 2006,p.174-175)

Oba případy ohrožování revizora se udály přímo v prostředí městské dopravy. Nebezpečí zranění tedy hrozilo i ostatním cestujícím, kteří se zde zrovna nacházeli. Jelikož revizoři nestihli zareagovat včas a útočnickům se již podařilo zbraň vytáhnout, a zamířit, nemohli dělat nic jiného než přistoupit na útočnickovy požadavky.

Příležitost pro oba revizory se naskytovala, když útočník vytahoval zbraň. Jestliže by reagovali včas a podařilo by se jim zachytit ruku se zbraní, a například nasadit krátkou páku na zápěstí mohlo se jim podařit útočnicka odzbrojit a zadržet.

Pokud se snažíme bránit proti již namířené zbraně, je nutné vědět, že reakční doba, za kterou útočník vystřelí při příjmu signálu o ohrožení je 0,2 s. Obránce má tedy méně než 0,2s na to aby zkrátil vzdálenost, zachytil zbraň a odklonil hlaveň do bezpečné zóny, a provedl příslušný protiútok(Náchodský, 2006,p.174).

Stále ovšem platí, že proti střelné zbraně je prakticky nemožné se pro necvičeného člověka ubránit. A v danou chvíli nejrozumnějším řešením je podřídit se útočnickovi a dát mu co požaduje. Šel-li útočník do konfliktu z úmyslem zabít, pravděpodobně jeho přítomnost ani nezaregistrujeme.

6. Závěr

Cílem této práce bylo shrnutí poznatků ohledně fungování přepravní kontroly a analýza vybraných sebeobránných situací z prostředí městské hromadné dopravy. Pomocí zvolených výzkumných metod jsme zmapovali činnost přepravní kontroly se zaměřením na období mezi léty 2009-2012. Také jsme shrnuli poznatky týkající se sebeobrany. V poslední kapitole jsme na příkladech modelových i reálných situací představili návrhy řešení jednotlivých příkladů.

Zjistili jsme, že náplní práce přepravní kontroly není pouze kontrola jízdních dokladů, ale také pomoc s organizací dopravy a služba DP asistent. Z analýzy sebeobránných situací jsem zjistili jak omezené možnosti revizoři při jejich řešení mají, a jak jim usnadnil práci rozsudek nejvyššího správního soudu, který jim umožnil přiměřeným způsobem zadržet cestujícího do příjezdu policie, ze kterého se stal precedent při řešení podobných situací.

Z pohledu sebeobrany bylo zajímavé, že všechny útoky fyzické na revizora, se kterými jsme se setkali, začínaly úderem na hlavu, nebo útokem zbraní na obličej.

Ze všech získaných informací vyplývá, že si revizoři při provádění přepravní kontroly počínají správně. Pokud dojde ke konfliktu umějí jej správně řešit na komunikační úrovni, ovšem jejich taktické a technické schopnosti za touto dobrou komunikační schopností zaostávají. Tato práce by mohla pomoci pracovníkům přepravní kontroly ke zlepšení řešení sebeobránných situací, zejména technického a taktického faktoru sebeobrany.

7. Diskuze

V této práci jsem se pokusil shrnout poznatky nabyté třemi lety studia oboru Speciální edukace bezpečnostních složek. Během vypracování práce se vyskytlo pár problémů, se kterými jsem se musel potýkat. Nebylo mi umožněno zeptat se revizorů osobně na jejich zážitky spojené s napadením cestujícími nebo na aspekty jejich práce. Také se mi obecně podařilo shromáždit málo informací o činnosti přepravní kontroly. Na druhou stranu vypracování části ohledně sebeobrany mi díky studiu tohoto předmětu, a možnosti vyzkoušet si všechny její aspekty na vlastní osobě v průběhu hodin, nečinilo příliš mnoho obtíží. Jelikož jsem v poslední části práce zaměřené na analýzu sebeobranných situací nemohl čerpat z přímých výpovědí revizorů, a nebyli mi umožněno ani nahlédnutí do jednotlivých spisů týkajících se tohoto problému, musel jsem čerpat z tiskových zpráv jednotlivých dopravních podniků nebo z článku na internetu. Myslím si, že kvůli tomu jsem nemohl dostatečně důkladně analyzovat jednotlivé situace.

8. Seznam použitých zdrojů

Soupis literatury:

Jindřich,I & Müller,J(1980). *Příručka sebeobrany*. Praha, Naše vojsko

Náchodský,Z(2006). *Nebojte se bránit*. Praha, ARMEX PUBLISHING s.r.o

Reguli,Z(2005). *Úpolové sporty*. Brno, Masarykova univerzita

Špička,I & Novák,J(1971).*Kapitoly o sebeobraně*. Praha, Naše vojsko

Elektronické publikace:

Vít, M., & Reguli, Z., & Chvátalová, J.(2012), *Základy osobní sebeobrany*. Brno, Masarykova univerzita

Elektronické zdroje:

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje(2012), *Smluvní přepravní podmínky*. <http://www.dpmb.cz/>(accessed Březen 5,2013)

Polách,Š(2008). *Sebeobrana v prostředcích hromadné dopravy* (Bakalářská práce, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Zlín, Česká republika) retrieved from http://www.buchtik.eu/Down/sebeobrana_hromadna_doprava.pdf (accessed Únor 22, 2013)

Roznerová,J(2007).*Rizikové chování mládeže* (Bakalářská práce, Masarykova univerzita, Brno, Česká republika.) Retrieved from http://is.muni.cz/th/142516/lf_b/text.pdf (accessed Duben 14, 2013)

Šalina(2010). Počet „černých pasažérů “ v minulem roce mírně klesl.

Šalina,2010(2),s.3 <http://www.e-salina.cz/c/archiv-casopisu/>(accessed Březen 5,2013)

Šalina(2011). Ani vloni nebyli revizoři bez práce. *Šalina*,2012(2),s.3
<http://www.e-salina.cz/c/archiv-casopisu/>(accessed Březen 5, 2013)

Šalina(2012). Lidé z kalendáře. *Šalina*,2012(4),s.6 <http://www.e-salina.cz/c/archiv-casopisu/>(accessed Březen 17,2013)

Šalina(2013). Revizoři kontrolují, rádi i pomáhají cestujícím. *Šalina*,2013(2),s.4
<http://www.e-salina.cz/c/archiv-casopisu/>(accessed Březen 17,2013)

Vališová,L(2010). *Syndrom CAN a druhotná viktimizace oběti ze strany médií:Kauza Kuřim*(Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, České Budějovice, Česká republika) Retrieved from
http://theses.cz/id/uyy9sp/downloadPraceContent_adipIdno_17335 (accessed Duben 21, 2013)

Prýgl,V(2010).Činnost přepravní kontroly v minulém roce. *Zpravodaj*,2010(3),s.5
<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download-section&id=10>(accessed Březen 5, 2013)

Prýgl,V(2012).Napadených revizorů loni výrazně ubylo. *Zpravodaj*,2012(3),s.5
<http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download-section&id=10>(accessed Březen 5,2013)

Zpravodaj(2013). Napadených revizorů je v posledních dvou letech méně.
Zpravodaj,2013(2),s.6 <http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download-section&id=10> (accessed Březen 18, 2013)

Zpravodaj(2012). Dnes představujeme: Oddělení přepravní kontrola,*Zpravodaj*
2012(1),s.6-7 <http://www.dpmb.cz/Default.aspx?seo=download-section&id=10>
(accessed Březen 5,2013)

9. Resumé

Téma práce zní: Analýza vybraných sebeobránných situací v městské hromadné dopravě.

Klíčová slova: sebeobrana, revizor, MHD, analýza.

Cílem této bakalářské práce je shrnutí poznatků ohledně fungování přepravní kontroly a analýzu vybraných sebeobránných situací z prostředí městské hromadné dopravy. Metodami výzkumu jsou studium příslušné odborné literatury, modelování situací, sekundární analýza, studium článků na internetu.

Práce by mohla pomoci pracovníkům přepravní kontroly ke zlepšení řešení sebeobránných situací, zejména technického a taktického faktoru sebeobrany.

The title is: Analysis of selected self-defense situations in public transport.

Key words: selfdefence, controller, public transport, ananalysis.

The aim of this bachelor thesis is to summarize knowledge regarding the operation of the transport control and analysis of selected self-defense situations from public transport. Methods of research are the study of literature, modeling, secondary analysis, study articles on the Internet.

The work could help controllers to improve the situation of self-defense, in particular the technical and tactical factor of self-defense.