

**RIZIKOVÉ FAKTORY PŘEPRAVY PENĚZ
A CENNOSTÍ**

**THE RISK FACTORS TRANSPORT OF MONEY
AND VALUABLES**

Pavel Kozárek

2005



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta technologická

ABSTRAKT

Abstrakt česky

Zpracoval jsem bakalářskou práci na téma Rizikové faktory přepravy peněz a cenností. V první části se zabývám pohledem na technické řešení tohoto problému, v další pak tématem prevence možných rizik.

Abstrakt ve světovém jazyce

I worked the bachelor work with subject The risk factors transport of money and valuables.

I deal with the technical solution this problem in first proportion and after the subject of prevention of possible risk.

Děkuji svému vedoucímu bakalářské práce, JUDr. Josefu Černému, za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi poskytl při vypracování bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat rodičům a přátelům, kteří mi při studii byli oporou.

Souhlasím s tím, že s výsledky mé práce může být naloženo podle uvážení vedoucího bakalářské práce a ředitele ústavu. V případě publikace budu uveden jako spoluautor.

Prohlašuji, že jsem na celé bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval.

Ve Zlíně, 02. 06. 2005

.....

Podpis

OBSAH

ÚVOD	8
1 EVROPSKÉ A NÁRODNÍ ORGANIZACE SOUKROMÝCH BEZPEČNOSTNÍCH SLUŽEB	10
1.1 CoESS	10
1.2 ESTA-EVROPSKÁ ASOCIACE BEZPEČNOSTNÍ PŘEPRAVY	10
1.3 ASBS ČR-ASOCIACE SOUKROMÝCH BEZPEČNOSTNÍCH SLUŽEB ČESKÉ REPUBLIKY	11
1.4 SECURITY CLUB	13
2 PODMÍNKY LIMITUJÍCÍ PŘEPRAVU PENĚZ A CENNOSTÍ	15
2.1 KDO PROVÁDÍ PŘEPRAVU CENNOSTÍ	15
2.2 CO SE PŘEPRAVUJE	15
2.3 DRUHY PŘEPRAV	16
2.3.1 <i>Přeprava pomocí posílů (kurýrů)</i>	16
2.3.2 <i>Přeprava obvyklým (běžným) osobním autem</i>	17
2.3.3 <i>Přeprava zvláštním vozidlem</i>	17
2.3.4 <i>Přeprava částečně pancéřovaným vozidlem</i>	17
2.3.5 <i>Přeprava plně pancéřovaným vozidlem</i>	17
2.4 VYBAVENÍ PRACOVNÍKŮ PŘEPRAVY	17
2.4.1 <i>Odpovídajícím dopravním prostředkem</i>	18
2.4.2 <i>Vhodnou výstrojí</i>	20
2.4.3 <i>Dokonalou výzbrojí</i>	21
2.4.4 <i>Dokonalým spojením</i>	22
2.5 LIMITY PŘEPRAVY	23
2.6 KONSTRUKCE TECHNICKÝCH PROSTŘEDKŮ	24
2.6.1 <i>Pancéřované užitkové automobily</i>	24
2.6.2 <i>Rodgard</i>	28
2.6.3 <i>Bezpečnostní kufry, tašky a boxy pro přepravu peněz a cenností</i>	29
3 RIZIKA PŘEPRAVY	41
3.1 LOGISTIKA PŘEPRAVY PENĚZ A CENNOSTÍ	41
3.2 VNĚJŠÍ A VNITŘNÍ BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA	42
3.3 PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ PŘED PŘEPRAVOU	42
3.3.1 <i>Dlouhodobé preventivní úkoly</i>	42
3.3.2 <i>Preventivní opatření před jízdou</i>	48
3.4 PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ BĚHEM PŘEPRAVY	58
3.4.1 <i>Postup osádky při nakládání a vykládání</i>	58
3.4.2 <i>Postup osádky během jízdy</i>	61
3.5 PŘEPRAVA VÍCE VOZIDLY	66

3.5.1	<i>Druhy a funkce vozidel</i>	66
3.5.2	<i>Technika pohybu autokolony</i>	67
3.5.3	<i>Jízda sestavy dvou vozidel</i>	67
3.5.4	<i>Příjezd na místo určení</i>	70
3.6	RUTINA OSÁDKY BĚHEM PŘEPRAVY	71
3.7	ÚKOLY CD V SOUVISLOSTI S PŘEPRAVOU PENĚZ	72
3.7.1	<i>Před přepravou</i>	72
3.7.2	<i>Během přepravy</i>	73
3.7.3	<i>Po skončení přepravy</i>	73
3.8	CHOVÁNÍ OSÁDKY PŘED PŘEPADENÍM	74
3.8.1	<i>Opatření proti pozorování</i>	74
3.8.2	<i>Opatření proti sledování</i>	75
3.9	CHOVÁNÍ OSÁDKY PŘI PŘEPADENÍ	78
3.9.1	<i>Přípravenost osádky na přepadení</i>	78
3.9.2	<i>Řešení kritických situací</i>	79
3.9.3	<i>Chování osádky v akutní situaci</i>	80
3.9.4	<i>Chování osádky při napadení přepravního vozidla střelbou</i>	81
3.9.5	<i>Chování jako rukojmí</i>	81
3.10	CHOVÁNÍ OSÁDKY PO PŘEPADENÍ	82
3.11	ROZBOR SKUTEČNÉ UDÁLOSTI PŘI PŘEPRAVĚ PENĚZ A CENNOSTÍ	83
3.11.1	<i>Přepadení pancéřového vozidla</i>	83
3.11.2	<i>Bezpečnostní opatření v návaznosti na loupež</i>	84
4	TRENDY VÝVOJE SMĚŘUJÍCÍ K VĚTŠÍ BEZPEČNOSTI PŘEPRAVY PENĚZ A CENNOSTÍ	85
	ZÁVĚR	86
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	87
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	89
	SEZNAM OBRÁZKŮ	90

ÚVOD

K významným činnostem některých soukromých bezpečnostních služeb (dále jen SBS) patří převozy peněz a cenin.

V minulosti se mezibankovními transfery zabývala jen státní banka. Všechny ostatní běžné manipulace - odnášení tržeb, vyzvedávání hotovosti na výplaty - obstarávali pracovníci jednotlivých podniků. Se změnou politického systému se měnila i ekonomická struktura a došlo i na změnu v přepravování hotovosti. Do tohoto procesu vstoupily v důsledku privatizace soukromé bezpečnostní služby. Jejich hlavním úkolem bylo přivážení peněz z bank do úřadů a podniků, na výplaty. Dnes je však tato činnost minimalizovaná, neboť zaměstnavatelé ve velké míře vyplácejí mzdy bankovním převodem na konta zaměstnanců.

V této chvíli by se mohlo zdát, že relativně nedávno vzniklá služba ztrácí na významu. Jak je to ve skutečnosti?

Potřeba přepravování peněz se nezmenšuje, ale dostává jiné rozměry. Mění se v logistiku, v přepravní a obslužný systém včetně zpracování peněžní hotovosti v tzv. cash centrech. Pochopitelně jiná situace je u malých firem, jiná u velkých.

Když začaly fungovat supermarkety, vozili různé SBS večer co večer ohromné tržby do bank. Posádka obrněného vozu naložila kufry s penězi a odvezla je do banky. Tam je zkontrolovali, roztřídili a přepočítali. To trvalo zpravidla dva dny. Pak znovu tuto částku naložili a odvezli do České národní banky. A znovu se počítalo a teprve potom sumu připsali na clearingový účet supermarketu. Doba od prvního předání peněz k jejich volnému použití majitelem trvala pět, někdy až sedm dní.

Převozy velkých částek s sebou nesou značná bezpečnostní rizika. Kriminalistické statistiky říkají, že jen v loňském roce bylo spácháno kolem sta loupežných přepadení mezibankovních převozů. Došlo nejen ke škodám, ale i ke zranění a dokonce úmrtí pracovníků. Ochrana transportů před kriminálními útoky se dělí na tři základní části. Především jde o bezpečnost lidí, kteří je zajišťují.

Velikou pozornost věnují SBS výběru a přípravě pracovníků, také výcviku zvládnutí krizových situací. Nesmí podlehnout emocím nebo stresu při nenadálé situaci. Třeba při vzniku dopravních problémů - nehodě, nepříznivé dopravní situaci na vozovce, silniční kontrole a zejména při napadení při "přenosu přes chodník" nebo při útoku na vozidlo.

Důležitým prvkem je spolehlivá pancéřovaná dopravní technika, kvalitní výzbroj a výstroj posádek jakož i zabezpečené přepravní kontejnery, chráněné boxy v obslužných místech atd.

Třetím prvkem je kontrola pracovníků. Fyzická i elektronická. Aby snížili možnost eventuálního selhání, např. spoluúčast na loupežném přepadení, nikdy posádky nevědí, jaké hodnoty vezou, jaká bude trasa apod., mění se i složení posádek.

1 EVROPSKÉ A NÁRODNÍ ORGANIZACE SOUKROMÝCH BEZPEČNOSTNÍCH SLUŽEB

1.1 CoESS

Evropská konfederace bezpečnostních služeb je sdružením národních asociací firem působících v evropském průmyslu soukromé bezpečnosti.

Toto sdružení usiluje například o zavedení standardů kvality poskytovaných bezpečnostních služeb, ale také o dosažení jednotných kritérií garantujících objektivnost a průhlednost výběrových řízení při zadávání veřejných zakázek.

Vedle jiných aktivit, poskytuje sdružení také pomoc úřadům zadávajících veřejné zakázky tak, že vydalo metodiku pro formulování celého procesu výběru dodavatele bezpečnostních služeb se zvláštním zaměřením na jejich kvalitu, přiměřenou cenu a další kritéria, která garantují měřitelnost a kontrolovatelnost kvality a poskytují tak pomůcku pro výběr nejlepší hodnoty ve vztahu kvality a ceny požadovaných bezpečnostních služeb.

Vydáním "Evropského výcvikového modulu pro základní ostrahu" byl nastaven jednotný celoevropský minimální standard výcviku pro nové zaměstnance SBS.

Činnost Evropské konfederace bezpečnostních služeb tak představuje novou etapu činnosti SBS, zejména pokud se jedná o dodávání vyšší kvality poskytovaných bezpečnostních služeb, zejména hlídacích služeb. [12, 13]

1.2 ESTA-Evropská asociace bezpečnostní přepravy

Evropská bezpečnostní dopravní asociace, byla založená v roce 1975 a reprezentuje výběr nejlepších společností v Evropě, které zpracovávají peněžní hotovosti a zajišťují bezpečnostní transporty peněz a cenin. Je kolektivním členem CoESS. [14, 15]

1.3 ASBS ČR-Asociace soukromých bezpečnostních služeb České republiky

Asociace soukromých bezpečnostních služeb České republiky ASBS ČR byla založena v roce 1999 na základě podnětu 2.Evropské konference bezpečnostního průmyslu v Berlíně a vůle šesti živnostenských společenstev Hospodářské komory ČR k zastřešení oboru ochrany majetku a osob.

Cílem tohoto profesního sdružení, je vedle jiného, zajišťovat pro zákazníky odborné konzultace a stanoviska, objektivní posouzení kvality poskytovaných služeb z hlediska uznávaných Evropských minimálních standardů, případně relace mezi nabízenou službou a její cenou apod.

Asociace je jediným asociovaným členem Evropské konfederace bezpečnostních služeb (CoESS) za ČR, která je jediným uznávaným partnerem orgánů EK v oboru ochrany majetku a osob.

Asociace je samosprávnou výběrovou, stavovskou organizací, sdružující podnikatelské subjekty působící v oblasti ochrany majetku a osob a oborech přímo souvisejících. Asociace se zakládá z jejich iniciativy a jednotné vůle členů. Zakládána byla ale i za účelem zvyšování profesní úrovně v poskytování privátních bezpečnostních služeb v České republice a za účelem ochrany zájmů a zajištění potřeb podnikatelů působících v této sféře, včetně kultivace trhu a zvýšení jeho prestiže a kreditu jednotlivých profesí bezpečnostního průmyslu, v souladu s obecně závaznými právními normami České republiky a standardy bezpečnostního průmyslu, zejména pak standardy Evropské

unie. Dále má právo přijímat jakákoliv rozhodnutí nezbytná pro dosažení cílů, bez jakékoliv motivace pro prospěch nebo snahy o zisk.

Pro dosažení svých cílů spolupracuje se státními orgány i s ostatními subjekty, usiluje o vytváření vhodných legislativních, ekonomických a společenských podmínek pro provozování soukromých bezpečnostních služeb a obdobných činností při ochraně majetku a osob, usiluje o kultivaci trhu bezpečnostního průmyslu (tj. ochrana osob a majetku, technické a detektivní služby), zejména směrem k odběratelům bezpečnostních služeb, výši fakturačních cen, a jejich kvalitu. Spolupůsobí při tvorbě a hodnocení účelnosti právních a technických norem v oblasti ochrany majetku a osob, technických a detektivních služeb. Vede seznam členů asociace, provádí v něm změny a seznam zveřejňuje. Chrání, zastupuje a prosazuje oprávněné zájmy svých členů a usměrňuje jejich činnost v souladu s platnými právními normami a relevantními předpisy. Definiuje rámec pro zdravou konkurenci, potlačení nekalé soutěže a vydává etický kodex závazný pro členy asociace. Navrhuje pravidla a normy. Stanovuje standardy kvality, provádí jejich audit a navrhuje udělení příslušného certifikátu. Svým členstvím v CoESS podporuje zapojení České republiky do Evropské unie a evropských struktur a činnosti jejich oborových orgánů a institucí.

Členem asociace se mohou stát jen právnické a fyzické osoby, které při podání žádosti o vstup do Asociace prokáží, že splňují stanovené podmínky, umožní orgánům Asociace jejich ověření nebo se zaváží tyto podmínky splnit v přiměřené lhůtě stanovené Presidiem Asociace.

Asociace prosazuje trvalé zvyšování kvality výběru a odborné přípravy zaměstnanců SBS a obdobných činností, prosazuje, aby za všech okolností byl jejími členy respektován Právní řád České republiky a standardy upravené v Podmínkách členství jakož i v Evropském výcvikovém modulu pro základní ostrahu a dalších dokumentech. Asociace považuje případné snižování kvality poskytovaných ochranných bezpečnostních služeb a obdobných činností zákazníkům pod úroveň minimálních standardů za nepřijatelné řešení.

ASBS ČR představuje reprezentativní profesní organizaci sdružující malé, střední i velké podniky poskytující soukromé bezpečnostní služby a obdobné činnosti, které jsou členem Evropské konfederace bezpečnostních služeb (CoESS).

Asociace byla jediným asociovaným členem Evropské konfederace bezpečnostních služeb (CoESS) za ČR, která je jediným uznávaným partnerem orgánů EK v oboru ochrany majetku a osob. V roce 2004 její roli v CoESS převzala UNIE SBS, která sdružuje ASBS ČR a Security Club. [1, 14, 16]

1.4 Security Club

Security Club byl založen v lednu 2002 jako neformální sdružení osobností z řad největších bezpečnostních společností v České republice. Po roce svého působení se 18. února 2003 toto sdružení stalo formálním sdružením zaměstnavatelů v evidenci Ministerstva vnitra. 21. února pak byly zvoleny orgány prezidia a revizní komise sdružení.

Security Club je sdružením devíti společností reprezentujících nejsilnější a nejprofesionálnější bezpečnostní agentury. Impulsem k jeho vzniku a poté formalizace byla přetrvávající neuspokojivá situace na trhu bezpečnostních agentur, která se vyznačuje velkým množstvím působících subjektů s velmi rozdílnou kvalitou služeb. Security Club si vytkl za hlavní cíl stanovit a dobrovolně dodržovat profesionální i etické standardy, které spolu s přísným respektováním legislativy přispějí k růstu vážnosti a společenské prestiže bezpečnostních agentur. Členové Security Clubu vytvořili základní jednotná pravidla pro zabezpečování fyzické ostrahy majetku a osob ve standardní kvalitě a chtějí iniciovat dopracování a přijetí zákonů, které budou upravovat poskytování bezpečnostních služeb.

Security Club není prvním profesním sdružením v oblasti bezpečnostních agentur. Je však první, kdo si dobrovolně uložil dodržování náročnějších profesních a etických pravidel a přísné respektování Zákoníku práce a dalších zákonných norem ve vztahu k zaměstnancům. Členství v Security Clubu by pro zákazníky zúčastněných bezpečnostních

společností mělo znamenat záruku kvality a spolehlivosti, punc profesionality, značku kvalifikovaného a motivovaného personálu

Budoucí Zákon o Soukromých bezpečnostních službách by měl podle názoru členů Security Clubu vymezovat kromě jasně deklarovaného rozsahu činnosti v oboru především spodní hranici kvality činnosti SBS. Tím by umožnil vzájemnou pozitivní konkurenci a dal podnět ke zkvalitňování služeb.

Definovat minimální podmínky pro vznik SBS v podobě vlastního jmění, pojištění, znalostí či praxe statutárního orgánu a jeho bezúhonnosti. Deklarovat nutnost nezaměnitelnosti SBS s orgány státní správy prostřednictvím odlišných uniforem a odznaků stejně jako nutnost vnitřní administrativy a průkaznosti činnosti.

Stanovit minimální požadavky na výběr a výcvik pracovníků SBS v souladu se standardy EU.

Zřetelně vyjádřit nesrovnatelnost SBS s Policií ČR a uzákonit princip nezávislé podřízenosti tedy služeb poskytovaných na komerční bázi, ale nikterak nezasahujících do práv a povinností Policie a nijak Policii nenahrazujících. Zákon by měl respektovat obchodní povahu vztahu zákazníka a SBS a na druhou stranu by měl jasně vymezit povinnosti SBS v případě vzniku mimořádné události. Současně by měl i specifikovat vztahy SBS k ostatním součástem působícím v příbuzných oborech – k hasičským sborům, lékařské záchranné službě i orgánům pracujícím v oblasti BOZP. Pokud se tyto prvky podaří naplnit, zákon o SBS významně přispěje k dalšímu zvyšování bezpečnosti občanů České republiky. [1, 12, 16]

2 PODMÍNKY LIMITUJÍCÍ PŘEPRAVU PENĚZ A CENNOSTÍ

2.1 Kdo provádí přepravu cenností

- Podniky zajišťující ochranu osob a majetku (SBS) zabývající se touto přepravou;
- Spořitelny a banky;
- Státní pošta, České dráhy;
- Obchodní domy, supermarkety;
- Velkoobchod, maloobchod;
- Turistická centra;
- Hotely;
- Velké čerpací stanice;
- Letiště;
- Průmyslové podniky zpracovávající ušlechtilé kovy a drahokamy;
- Výrobci vysoce hodnotného zboží apod.

2.2 Co se přepravuje

- Hotovosti (papírové peníze a mince);
- Cenné papíry (účetní listiny, akcie, depozitní listy apod.);
- Ceniny (známky, kolky, spod.);
- Ušlechtilé kovy;
- Drahokamy;
- Vysoce hodnotné šperky;
- Kožichy, koberce;
- Obrazy;
- Historické nálezy;
- Poklady (např. chrámové poklady);
- Sběratelské hodnoty (poštovní známky, mince);

- Plány (obchodní, průmyslové, technické).nosiče dat;
- Hodnoty umělecké a vědecké (např. pro výstavby);
- Hodnoty muzeální, galerijní apod.

Vzhledem k tomu, že v posledních letech je věnována zvýšená pozornost bezpečnosti bank (např. minimalizaci pokladni hotovosti, opancéřováním prostorů pokladen, instalací zabezpečovacích zařízení apod.), je potřeba počítat s narůstáním nebezpečí přepadení transportů peněz a jiných cenností. Svědčí o tom i údaje kriminálních statistik mnohých zemí z posledních let.

Jestliže před napadením nezůstávají ušetřeny ani profesionálně prováděné a zabezpečené přepravy, není zapotřebí žádné velké fantazie k tomu, abychom si představili, že pro potenciální a stále bdící pachatele nepředstavuje přepadení transportů prováděných neškolenými nebo jen zčásti instruovanými a nedostatečně vyzbrojenými pracovníky žádné velké riziko.

Přepravy cenností náležejí z hlediska bezpečnostní práce vzhledem k vysokým hodnotám přepravovaných věcí k vůbec nejvýznamnějším služebním úkonům. [2, 3]

2.3 Druhy přeprav

V jednotlivých případech se řídí možnosti druhu přepravy podle regulí pojišťovny, která případné riziko konstatuje. Z hlediska pojišťovny jde o tzv. „krytí rizika“. Rozeznáváme tyto druhy přeprav cenností:

2.3.1 Přeprava pomocí posků (kurýrů)

Zde nelze beze zbytku hovořit o bezpečnosti přepravy, pokud je prováděna např. pěšky, na kole, na motocyklu, veřejným dopravním prostředkem, taxíkem nebo pronajatým autem.

2.3.2 Přeprava obvyklým (běžným) osobním autem

Také v těchto případech jde jen o velmi omezenou bezpečnost.

2.3.3 Přeprava zvláštním vozidlem

Lze již hovořit o relativní bezpečnosti.

2.3.4 Přeprava částečně pancéřovaným vozidlem

Existuje mírně zvýšený stupeň bezpečnosti

2.3.5 Přeprava plně pancéřovaným vozidlem

Jde o optimálně zajištěné speciální vozidlo a bezpečnou přepravu.

2.4 Vybavení pracovníků přepravy

Vybavenost SBS je velmi rozdílná, neboť je velmi nákladná (speciální vozidla, uniformy, zbraně, technické zabezpečení přepravovaných cenností, spojovací prostředky apod..

Návratnost finančních nákladů je mnohdy pomalá a především závislá na konkurenční úspěšnosti firmy.

Převážná skupina má být vybavena takto:

2.4.1 Odpovídajícím dopravním prostředkem

Motorové vozidlo musí mít možnost uzamčení všech prostorů vozidla zevnitř řidičem, případně dalším členem osádky. Vozidlo musí být dostatečně pevné a odolné proti násilnému otevření a proti průstřelu zvenčí. Pevnost a odolnost vozidla musí umožňovat prorazit překážku, resp. odrazit jiné vozidlo. Vozidlo má být vybaveno pneumatikami, které umožňují jízdu i po jejich proražení či průstřelu. Vhodná jsou i tmavě tónovaná skla, která ztěžují pohled do vozidla.

SBS by neměly k převozům cenností používat běžných, sériově vyráběných vozidel, která nejsou nijak zabezpečena. Byly učiněny pokusy o pancéřování vozů typů AVIA, FURGON apod. Tato vozidla se však neosvědčila, neboť vyšší hmotnost snižovala akceleraci, účinnost brzd apod. V současné době existuje celá řada firem, která vyrábějí speciální přepravní vozidla nebo pro přepravu cenných zásilek provádějí speciální úpravu sériově vyráběných vozidel se zesíleným podvozkem.

Rozlišení vozidel pro přepravu cenností

Zvláštní vozidlo

- vozidlo není pancéřováno;
- je vybaveno radiospojením a autotelefonem (v současné době se ve větším měřítku používají mobilní telefony);
- má instalováno poplachové zařízení (sirény, varovné blinkry);
- přepravované věci jsou zajištěny před odcizením (např. systémem uzamykatelných kontejnerů nebo připevněním schránek k vozidlu).

Částečný pancéř (zčásti pancéřované vozidlo)

- prostor, v němž se nachází osádka vozidla, je kolem dokola vybaven neprůstřelným materiálem;
- vozidlo disponuje tzv. „tříkomorovým systémem“. Tím je způsobeno, že při otevření venkovních dveří je vyloučeno odejmutí věcí a přímé ohrožení osádky;
- ve vozidle je k dispozici radiospojení a autotelefon (mobilní telefony);
- na střeše vozidla je rozeznatelně umístěno tzv. „viditelné znamení pro vrtulník“;
- vozidlo je opatřeno skrytými střílnami v prostoru posádky;
- pneumatiky a disky jsou konstruovány pro dojezd po průrazu nebo průstřelu.

Úplný pancéř (plně pancéřované vozidlo)

- prostor, v němž se nachází osádka, uzavěra, nakládací prostor jsou zajištěny proti prostřelení speciálními materiály (nejčastěji jde o kov se zvláštní tkaninou) a „vícevrstvenným spojeným sklem“ (přední tabule, postranní tabule, průzory);
- je zabudován „tříkomorový systém“, který způsobuje že při otevření vnějších dveří je vyloučeno odejmutí věcí a přímé ohrožení osádky;
- vozidlo disponuje radiospojením a autotelefonem (mobilní telefony);
- na vozidle je upevněno „viditelné znamení pro vrtulník“;
- všechny dveře a průzory jsou propojeny tak, že jedny dveře lze otevřít jen, pokud všechny ostatní jsou zamčeny;
- vozidlo je opatřeno skrytými střílnami v prostoru posádky;
- pneumatiky a disky jsou konstruovány pro dojezd po průrazu nebo průstřelu.

K plně pancéřovaným vozidlům se počítají i vozidla, která disponují kontejnerovým uzamykacím systémem v zádi vozidla. Odejmutí jednotlivého kontejneru je možné jen po předchozím jeho uvolnění řidičem.

Vněšek vozidla

Vozidlo má zpravidla nápadný barevný nástřik s výrazným nápisem, že jde o vozidlo pro přepravu cenností.

Nahoře je vybaveno „znamením viditelným z výšky“. Jsou to zpravidla dva propojené kruhy na střeše vozidla a nebo běžné číslování velkým písmem. Pro případ, že přepravní vozidlo je použito pachateli k útěku, poskytuje velké číselné označení možnost identifikace vozidla a stává se pomůckou při pátrání a jeho zadržení (např. policejním pátráním pomocí vrtulníků).

Vnitřek vozidla

Vozidlo je řádná „bezpečnostní komůrka“. Je konstruováno tak, že během přepravní jízdy se pracovníci nacházejí v „bezpečném prostoru“.

Bezpečnostní komůrka je vyrobena z materiálů jako jsou např. ocelové pláty či hliníkové slitiny, speciální slitiny obsahující mangan, vícevrstvá prosklení, vrstvy tkanin nebo umělohmotné karoserie. [2, 3]

2.4.2 Vhodnou výstrojí

Týká se to především pracovníků SBS, u nichž je uniforma důležitou součástí vnějších znaků a efektů, které mají potenciální pachatele odradit od útoku (uniforma, zbraň, pancéřové vozidlo apod.).

Uniforma má být materiálově pevná, pohodlná a praktická. Zpravidla bývá černé barvy, která však není vhodná, protože absorbuje teplo slunečních paprsků vyvolávající nepříjemné pocity, pocení a únavu. Pokrývkou hlavy je většinou několikahránná čepice se štítkem, pevně vyztužená, zpravidla též v černé či jiné tmavé barvě. Tato pokrývka není praktická v případech, kdy pracovník musí konat rychlé pohyby (obrana proti útoku, pronásledování pachatele apod.). I ostatní součástky uniformy by měly být pohodlné, vzdušné a u pracovníků vyvolávat dobré pocity. Obutí by mělo být lehké a pevné, aby se pracovník v případě potřeby mohl pohybovat rychle a uplatnit sebeobránné kopové techniky. Vhodné oblečení tedy vyvolává libé pocity a pozitivně ovlivňuje pracovní výkony, kdežto nepohodlné oblečení působí opačně a odvrací pozornost pracovníka od pečlivého plnění úkolů.

2.4.3 Dokonalou výzbrojí

Jednotliví pracovníci přepravní skupiny mají být vyzbrojeni podle povahy svého zařazení a svých úkolů.

Řidič se prakticky nepohybuje mimo prostor vozidla. Zajišťuje pouze dveře vozidla po dobu, než velitel přepravy vystoupí a než je za ním zajistí. Postačuje tedy, aby řidič byl vybaven pouze krátkou osobní palnou zbraní (revolverem, pistolí apod.).

Velitel přepravní skupiny vystupuje z vozidla jako první, pohybuje se mimo vozidlo a po dobu manipulace s cennou zásilkou (vyložení, přenesení, odevzdání a ebeny. Opětného naložení) zabezpečuje kurýra (posla) a řádný průběh přepravy. Proto by měl neprůstřelnou přilbu se zabudovanou radiostanicí, neprůstřelnou vestu, krátkou osobní palnou zbraň

(revolver nebo pistoli) a pro zvýšení účinnosti obrany ještě důraznější zbraň, např. brokovnici.

Kurýr (posel opouští vozidlo jako druhý. Je to pracovník, který bezprostředně manipuluje s cennou zásilkou, tj. bezpečnostní schránkou nebo jiným zavazadlem. Zejména on je vystaven nebezpečí nenadálého útoku na sebe nebo na zásilku a proto má být též vybaven neprůstřelnou přilbou se zabudovanou radiostanicí, neprůstřelnou vestou a osobní krátkou palnou zbraní (revolverem nebo pistolí).

Pokud manipuluje s cennou zásilkou pracovník organizace, která si přepravu objednala, i on by měl být vybaven osobní krátkou palnou zbraní.

2.4.4 Dokonalým spojením

Členové osádky mají mít dokonalé spojení jak mezi sebou navzájem, tak mezi vozidlem a centrálním dispečinkem, který je na přepravní cestu vyslal. Vozidlo musí být vybaveno výkonnou bezporuchovou) radiostanicí s dostatečným dosahem, aby zejména za nenadále vzniklé krizové situace bylo možno podat okamžitě hlášení na příslušné místo.

Osobní radiostanice členů osádky však nesplňují parametry pro plnění nenadálých úkolů za krizových situací (napadení osádky střelbou , dopravní nehody apod.). jako nevhodné se ukazují radiostanice, které pracovník ovládá rukou. Např. kurýr, který v jedné ruce drží bezpečnostní schránku s cennou zásilkou a v druhé ruce drží radiostanici (i tu musí ovládat, chce-li se domluvit), je v případě nenadálé střelecké konfrontace zcela bezbranný. Chybí mu třetí ruka k vytažení zbraně. V obdobné situaci je i velitel skupiny, který v jedné ruce manipuluje s radiostanicí a pro použití brokové zbraně k odražení intenzivního útoku má volnou pouze druhou ruku. I řidič musí ovládat radiostanici jednou rukou, ale k rychlému a bezpečnému odjezdu z místa napadení potřebuje ruce obě.

Podobné nedostatky mají v současné době již běžně používané mobilní telefony, které sice umožňují pružné spojení kamkoliv, ale jejich obsluha vyžaduje použití rukou.

Z uvedených důvodů vyplývá, že všichni členové osádky by měli být vybaveni radiostanicemi zabudovanými v neprůstřelných přilbách nebo v kožených páscích zavěšených a utažených přes levé či pravé rameno a podpaží. Obdobně by měl být pohotový i mobilní telefon.

SBS, které se zabývají přepravou cenností, si stále více uvědomují, že dokonalé vybavení a vnější vystupování pracovníků vytváří příznivý image firmy u klientů a zvyšuje důvěryhodnost firmy v jejich očích. Proto SBS musí usilovat o to, aby přepravní skupiny byly dobře vycvičeným, sehraným, sebeznalým, dokonale vybaveným, svědomitým a korektně vystupujícím kolektivem! [2, 3]

2.5 Limity přepravy

Pojistitel poskytne pojistné plnění dle kódu:

S1 – do 200 000,- Kč

Jsou-li cennosti přepravovány jednou pověřenou osobou, která je vybavena obranným sprejem nebo paralyzérem a přepravované cennosti jsou uloženy v pevném, uzamčeném zavazadle.

S2 – do 500 000,- Kč

Jsou-li cennosti přepravovány jednou pověřenou osobou, která je vybavena obranným sprejem nebo paralyzérem a další pověřenou osobou, která je vybavena dálkovým ovladačem bezpečnostního systému zavazadla a je ozbrojena nabitou střelnou zbraní a přepravované cennosti jsou uloženy v bezpečnostním zavazadle pro přepravu cenností.

S3 – do 1 000 000,- Kč

Jsou-li cennosti přepravovány jednou pověřenou osobou, která je vybavena obranným sprejem nebo paralyzérem a další pověřenou osobou, která je vybavena dálkovým ovladačem bezpečnostního systému zavazadla a je ozbrojena nabitou střelnou zbraní a přepravované cennosti jsou uloženy v bezpečnostním zavazadle pro přepravu cenností.

S4 – nad 1 000 000,- Kč

Jsou-li cennosti přepravovány dle specifikace v pojistné smlouvě.

2.6 Konstrukce technických prostředků

2.6.1 Pancéřované užitkové automobily

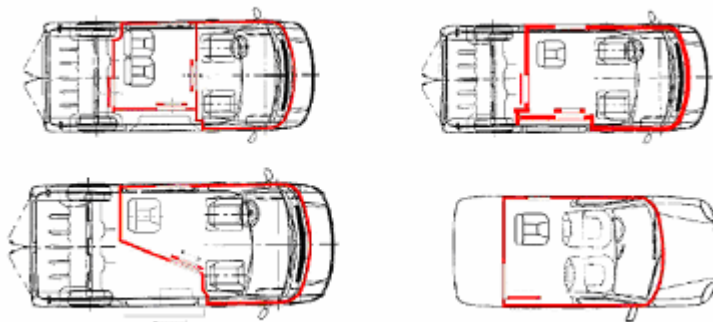
Nejvíce jsou používány užitkové vozy typů Volkswagen - T4, Volkswagen - LT 35 a 46, Mercedes Benz Sprinter 315, 412 a 416, Citroen Berlingo a Peugeot Partner . Jako základní příslušenství vozů je standardně dodáván kódovací systém, systém elektrického blokování dveří, Intercom zařízení pro komunikaci mezi vnitřkem a vnějším vozidla, předmontáže pro užívání mobilních telefonů a vysílaček, včetně nezbytných antén, různé typy sirén, speciální obruče do kol pro dojezd od 3 km až 50 km při průrazu nebo průstřelu

pneumatiky (podle zvoleného typu obruče), pancéřování nádrže, mechanické závory dveří, hasicí systém atd.



obr. 1. Otevřené pancéřové vozidlo.

Tyto užitkové vozy jsou konstruovány pro 2 až 5 členů posádky a jejich užitečná hmotnost se pohybuje, podle stupně balistické ochrany a typu zvoleného základního vozidla v rozmezí od 480 kg až po 1.550 kg .



*obr. 2. Některé varianty vnitřního uspořádání
pancéřovaných užitkových automobilů.*

Nejpoužívanější typy pancéřovaných automobilů

Volkswagen - T4, Volkswagen - LT 35 a 46, Mercedes Benz – Sprinter 315, 412 a 416, Citroen Berlingo a Peugeot Partner

U všech těchto zmíněných vozů je stupeň balistické odolnosti i výbava totožná.

Stupeň balistické odolnosti:

- B2 - B4+ dle EN 1063,1522,1523;
- vnitřní členění dvou nebo tří komorové;
- balistická ochrana prostoru pro posádku a propustí;
(průhledných a neprůhledných ploch) dle EN 1063,1522,1523;
- panoramatické přední sklo;
- z odolnění prostoru pro náklad proti násilnému vniknutí ocelovým plechem.

Dveře

- u řidiče;
- u spolujezdce;
- na pravé straně propustí;
- posuvné s průhledem;
- mechanické závory všech dveří, možnost otevření dveří mechanicky při výpadku napájení bezpečnostního systému;
- vnitřní dveře posuvné;
- celní uzávěry na dveřích nákladového prostoru;

Výbava

- tepelná izolace prostoru pro posádku;
- klimatizace a odvětrání vozu;
- střešní ventilátor;
- elektronický zabezpečovací systém s nucenou uzávěrou;
- akustické poplachové zařízení;
- autorádio;
- předmontáž pro vysílačku a mobilní telefon;
- komunikační zařízení mezi řidičem a vnějším prostorem;
- zpětné zrcátko u místa třetího spolujezdce;
- čtyři zakryté výstřelové otvory;
- 2ks hasicích přístrojů;
- úprava vozu pro provoz na komunikacích ČR;
- úprava zaručující nouzové dojetí po průrazu pneumatiky
typ TYLOCK - 5 km nebo typ RODGARD - 15, 30, 50 km;

Doplňková výbava

- zadýmování vnitřního/venkovního prostoru;
- venkovní vhozy pro zásilky;
- nezávislý dýchací systém;
- střešní nouzový východ;
- vyprošťovací souprava + polní lopatka;
- družicový sledovací systém;
- protiplynové masky;
- odpružená sedačka řidiče;

- bezpečnostní přilby;
- zařízení pro kontrolu tlaku a teploty vzduchu v pneumatikách;
- ...další výbava dle přání zákazníka. [11]

2.6.2 Rodgard

Účel tohoto systému je poskytovat schopnost vozidlu pokračovat v cestě, zatímco má jednu nebo více poškozených pneumatik. Tzv. dojezdová vzdálenost je výsledek mnoha proměnných včetně modelu, rychlosti jízdy, teploty okolí, váhy vozidla, stavu pneu před defektem, podmínek silnice apod.

Tento systém není za normální situace ve spojení s pneumatikou. Ve většině případech je tento užitečný systém použitelný i po použití. Vzdálenosti s různými modely se mohou lišit od 15 km až do 50 km. [7]



obr.3. Rodgard.

2.6.3 Bezpečnostní kufry, tašky a boxy pro přepravu peněz a cenností

Prestige PM



obr. 4. Prestiže PM.

Řada pánských kufrů s prodejním označením PM je doporučována pro ta pracoviště, kde jsou prováděny pravidelné přenosy objemově většího množství cenností. Kufry jsou vyrobeny z kůže a v nabídce jsou v pěti variantách a dvou barevných odstínech. Jejich velkou předností je nový systém upevnění k ruce - řetízek není vidět a řemínek je vybaven speciálním systémem rychloupínání. V držadle kufříku je neviditelně umístěno tlačítko, kterým lze na nutnou dobu spustit sirénu a odradit tak případného pachatele (toto tlačítko "přihouknutí" uvádí do činnosti pouze sirénu - možno použít kdykoliv).

Prestige PI



obr. 5. Prestiže PI.

Řada dámských kufrů s prodejním označením PI je doporučována pro ta pracoviště, kde přenosy cenností provádějí převážně ženy. Kufříky jsou vyrobeny z kůže a v nabídce

jsou v pěti variantách a třech barevných odstínech. Vzhled kufříku je velmi elegantní a pro pachatele nenápadný. Jejich velkou předností je nový systém upevnění k ruce - řetízek není vidět a řemínek je vybaven speciálním systémem rychloupínání. V držadle kufříku je neviditelně umístěno tlačítko, kterým lze na nutnou dobu spustit sirénu...

Prestige AL



obr. 6. Prestiže AL.

Řada schránek AL - řada hliníkových schránek s prodejním označením AL je doporučována pro ta pracoviště, kde je prováděn přenos objemově i hmotnostně velkého množství cenností. Hliníkové schránky jsou v základní nabídce ve čtyřech variantách a dvou velikostech. Na základě požadavku zákazníka je možno dodat i jiné velikosti a provedení. Zvláště vhodný pro firmy, zabývající se přepravou cenností, banky a velké firmy.

Standard ST



obr. 7. Standard ST.

Řada bezpečnostních zavazadel s prodejním označením ST je doporučována pro ta pracoviště, kde jsou prováděny nepravidelné přenosy objemově menšího množství cenností. Kufry jsou vyrobeny z plastu a v nabídce jsou ve třech variantách a dvou velikostech. Jejich předností je nízká hmotnost a zajímavé ceny.

Special KB



obr. 8. Speciál KB.

Řada dámských kabelek s prodejním označením KB je doporučována pro pracoviště, kde přenos cenností provádějí ženy. Kabelka je vyrobena z kůže a v nabídce je ve třech variantách a jednom barevném odstínu. Vzhled kabelky je velmi elegantní a pro pachatele nenápadný. Ženy ocení, především při manipulaci s kabelkou na veřejnosti (například v bance), nenápadný, rychlý a jednoduchý způsob uchycení k ruce. Kabelka se nosí přes rameno.

Special SP



obr. 9. Speciál SP.

Řada bezpečnostních zavazadel - spisovka s prodejním označením SP je doporučována pro pracoviště, na nichž dochází k přenosům tajných dokumentů, cenných papírů nebo objemově menšího množství cenností. Spisovky jsou vyrobeny z kůže a v nabídce odstínech. Svým provedením je spisovka vhodná pro muže i ženy. Spisovku je možno nosit v podpaží nebo za ucho. Z důvodu nenápadnosti má spisovka dvě uzavírací klopky. Venkovní klopa je vybavena jednoduchým zámkem. Vnitřní klopa je uzamykatelná kódovým zámkem a opatřena pečetidlem. Pro zákazníky je spisovka vybavena řadou užitečných doplňků jako je například držáček mobilního telefonu, kapsa na osobní doklady a průkazy ke vstupu.

Economy EC



obr. 10. Economy EC.

Řada pánských kufrů s prodejním označením EC je doporučována pro ta pracoviště, kde jsou prováděny pravidelné přenosy objemově většího množství cenností. Kufry jsou vyrobeny z kůže a v nabídce jsou ve třech variantách a dvou barevných odstínech. Jejich velkou předností je speciální systém upevnění k ruce - řetízek není vidět a řemínek je vybaven systémem rychloupínání. V držadle je umístěno tlačítko "přihouknutí", kterým je možno spustit pouze sirénu a odradit tak případného pachatele. Použitý bezpečnostní systém v kombinaci s koženým kufrem tvoří nejvýhodnější cenové spojení v celé nabídce.

Special BL



obr. 11. Ekonomy EC.

Řada bezpečnostních zavazadel ledvinka s prodejním označením BL je doporučena pro pracoviště, na nichž dochází k velmi častým přenosům objemově menšího množství cenností. Ledvinka je doporučována pro firmy, které provádějí prodej za hotové nebo vybírají při doručení zásilky. Osvědčila se také u cestovních kanceláří pro přenášení dokladů a peněz. Svým provedením je ledvinka vhodná především pro muže. Standardně se vyrábí v tmavě modré barvě z nepromokavé látky. Zip ledvinky je uzamykatelný kódovým zámkem.

Special BK



obr. 12. Special BK.

Speciální bezpečnostní zavazadla "Kurýr" a "Pokladna" jsou určena firmám, jejichž pracovníci přijímají nebo přenášejí v průběhu dne větší finanční obnosy. Zavazadla jsou konstruována tak, aby byla zajištěna maximální ochrana přenášejícího pracovníka a přenášeného obnosu.

Kurýr - taška je doporučována firmám, jejichž pracovníci přijímají nebo vydávají hotovost v terénu. Uchycení je na těle přenášejícího přes rameno nebo na opasku. Ke znehodnocení obsahu je použit speciální prachový chemicky barvicí modul o velmi nízké hmotnosti.

Velkou výhodou kurýrní tašky je možnost použití v extrémních teplotních podmínkách. Zvláště vhodná pro speciální kurýrní služby.

Special BP



obr. 13. Special BP.

Bezpečnostní pokladna BP - je určena firmám, jejichž pracovníci se pohybují automobily a inkasují tržby za zboží v hotovosti. Pokladna je opatřena mechanickým bezpečnostním vhozem na bankovky, kterým nelze z pokladny násilně vybírat vložené peníze. Pokladna je pevně a jednoduše připevnitelná k vozidlu pomocí dvou kovových oček, která jsou k vozidlu pevně připevněna. Očka jsou jedinou součástí, která je stabilně instalována ve vozidle. Pokladna je opatřena dvěma zámky. Jeden je visací a slouží k přichycení pokladny ve vozidle, druhý slouží k uzamykání dvířek pokladny. Po dohodě s dodavatelem lze zajistit, aby byly klíče k jednotlivým pokladnám různé, nebo naopak stejné, případně různé kombinace u většího množství používaných pokladen. Bezpečnostní pokladnu lze spustit jen uzamčenou, a to násilným vytržením pokladny z auta, případně násilným otevřením pokladny. Po spuštění dojde k znehodnocení obsahu chemicky barvicím modulem. Z důvodu maximální bezpečnosti je zabezpečení pokladny provedeno pouze barvicím nehody mohlo způsobit další poškození zraněného řidiče (prohloubení šoku, stres). [4]

Kufr PB CIT



obr. 14. Kufr PB CIT.

PB CIT je masivní, ale přesto elegantní a nenápadný kufr z nárazuvzdorného plastu v barvě námořnické modři zkonstruován v souladu s bezpečnostními normami.

Kufr PB CIT chrání přepravované cennosti proti krádeži nebo loupežnému přepadení a zajišťuje bezpečnost přepravce.

Kufr PB CIT je možno používat pro individuální přepravu nebo je ho možné připevnit do jakéhokoliv vozidla.

Vlastnosti

- Vysoká úroveň zabezpečení;
- Programovatelné elektronické obvody pro uživatelem řízené časování sekvencí;
- Ochrana proti vandalismu (proříznutí a roztržení kufru);
- Senzory pro hlídání teploty a vlhkosti;
- Elektrický systém uzamykání ovládaný elektronickým nebo mechanickým klíčem;
- Akustická a vizuální indikace provádějící uživatele jeho každodenními úkony;
- Sekvence poplachů s varovným a hlavním alarmem;

- Systém probarvení barvicím kouřem nebo barvivem;
- Výkonný správcovský software pro flexibilní použití;

Kufr PB CIT je zkonstruován pro průběžné přebírání hotovosti a její bezpečný osobní nebo automobilový transport. Je ideální pro přesuny hotovosti mezi prodejny a úložnými místy jako jsou bankovní trezory, poštovní úřady apod.

Kufr je kompletně chráněn proti napadení a odolává náporu neoprávněných osob. Má jedinečný patentovaný barvicí systém a je vybaven několika senzory řízenými nejmodernějším mikroprocesorem, který ručí za okamžitou reakci v případě neoprávněné manipulace.

Vysoká úroveň bezpečnosti umožňuje kufr otevřít v místě přebírání a předávání hotovosti pouze oprávněným osobám vybaveným platným elektronickým klíčem. Tento klíč nemá ani přepravce.

Kufr PB security case



*obr. 15. Kufr PB
security case.*

Bezpečnostní kufr PB je malý, praktický, ale přesto prostorný. Je vyroben z nárazuvzdorného plastu a vybaven ergonomickým držadlem usnadňujícím jeho přenášení. Kufr pracuje bez výměny baterií až jeden rok (1200 provozních cyklů).

Kufr slouží pro bezpečnou přepravu a krátkodobé ukládání peněžní hotovosti. Ocení ho jak profesionální bezpečnostní agentury a přepravci, tak i všechny ostatní firmy či jednotlivci pracující s finanční hotovostí. Je vhodný pro zabezpečení přepravy datových nosičů!

Kufry je možno skládat na sebe, kufry stejných velikostí do sebe zapadají. V běžném provozu je kufr velmi odolný a snáší pád z výšky 70 cm. Díky tvaru a konstrukci je ho možné zasílat jako běžnou zásilku poštou.

Jakýkoliv neoprávněný pokus o jeho otevření automaticky spustí sirénu a kufr poté svůj obsah potřísní barvou.

Bezpečnostní kufr PB chrání cennosti proti loupeži či ztrátě při dopravě. Má jedinečnou koncepci umožňující všestranné použití.

Vysoká úroveň bezpečnosti umožňuje kufr otevřít pouze oprávněným osobám vybaveným platným elektronickým klíčem. Tento klíč nemá ani přepravce. Protože přepravce nemá k přepravované hotovosti přístup, snižuje se tím riziko sabotáže, vydírání či zastrasování. Kufr svůj obsah chrání během přepravy nebo zasílání.

Bezpečnostní kufr PB odolává náporu neoprávněných osob. Má jedinečný patentovaný barvicí systém a je vybaven několika senzory řízenými nejmodernějším mikroprocesorem, který ručí za okamžitou reakci v případě neoprávněné manipulace.

Kontejner PB CIT



obr. 16. Kont.

PB CIT.

Kontejner PB CIT je robustní, ale zároveň lehký hliníkový box s lakovaným povrchem. Je na kolečkách a je ideální pro ukládání a přepravu velkých částek peněz - ať už v rámci podniku nebo externě. Je zkonstruován speciálně pro tržby hypermarketů, obchodních domů a nákupních center. Zaručuje bezpečnost obsahu v době uložení v obchodě i na cestě mezi obchodem a vozidlem a mezi vozidlem a bankou. Jakmile máte peníze v kontejneru, nikdo je nemůže neoprávněně vybrat.

Jakýkoliv pokus o útok automaticky aktivuje sirénu a následně obsah kufru potřísní barvicím kouřem nebo barvou.

Vlastnosti

- Vysoká úroveň zabezpečení;
- Programovatelné elektronické obvody pro uživatelem řízené časování sekvencí;
- Ochrana proti vandalismu (proříznutí, rozpárání);
- Senzory pro hlídání teploty a vlhkosti;
- Elektrický systém uzamykání ovládaný elektronickým nebo mechanickým klíčem;
- Akustická a vizuální indikace provádějící uživatele jeho každodenními úkony;

- Sekvence poplachů s varovným a hlavním alarmem;
- Systém probarvení barvicím kouřem nebo barvivem;
- Výkonný správcovský software pro flexibilní použití;
- Snadné přesuny díky ergonomickému designu a kolečkům.

Použití

Kontejner PB CIT je zkonstruován pro bezpečné ukládání a přepravu velkých finančních částek. Je ideální pro banky, hypermarkety, obchodní centra a bezpečnostní agentury zajišťující přepravu hotovosti. Jeho ergonomický design, kolečka a rukojeť umožňují snadnou přepravu velkých částek například mezi pokladnami a trezorem nebo mezi prodejnou a přepravním vozidlem.

Kontejner je kompletně chráněn proti napadení a odolává náporu neoprávněných osob. Má jedinečný patentovaný barvicí systém a je vybaven několika senzory řízenými nejmodernějším mikroprocesorem, který ručí za okamžitou reakci v případě neoprávněné manipulace.

Vysoká úroveň bezpečnosti umožňuje kontejner otevřít v místě přebírání a předávání hotovosti pouze oprávněným osobám vybaveným platným elektronickým klíčem. Tento klíč nemá ani přepravce.

Mini kontejner PB CIT



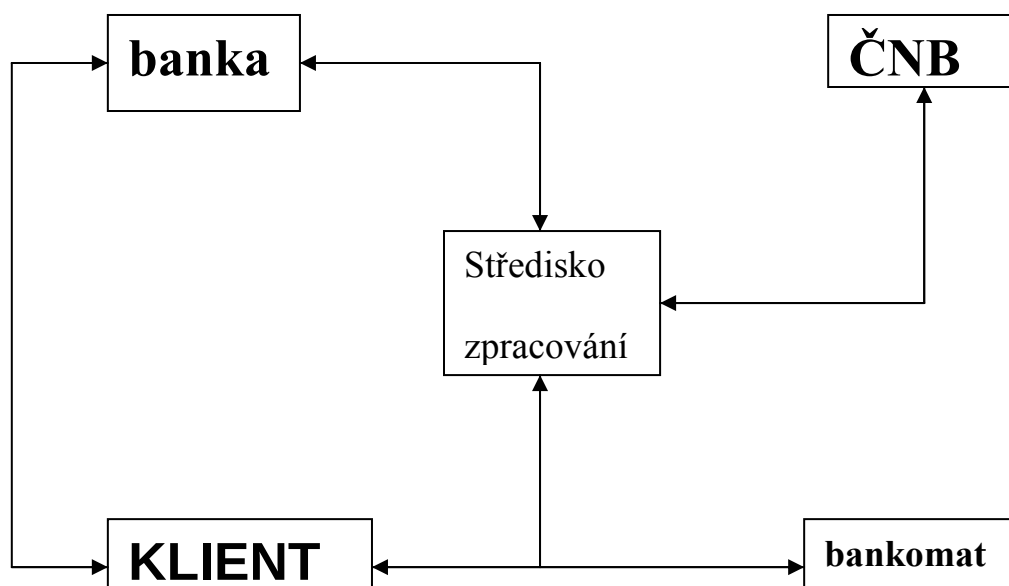
*obr. 17. Mini
kontejner PB CIT.*

Mini kontejner PB CIT je robustní, ale zároveň lehký kontejner se zásuvnou kazetou zkonstruovaný speciálně pro bezpečnostní agentury zabývající se přepravou cenností. Při transportu je možné mini kontejner upevnit do hliníkového držáku zkonstruovaného pro 1 až 4 kontejnery. Každý z nich spočívá na samostatné výsuvné základně a je připojen k černé skřínce, která kontejner při přepravě i skladování monitoruje.

Jakmile máte peníze v kontejneru, nikdo je nemůže neoprávněně vybrat. Jakýkoliv pokus o útok automaticky aktivuje sirénu a následně obsah kufru potřísní barvicím kouřem nebo barvou. Hotovost uložená v kontejneru se tak stane nepoužitelnou, ale bude ji možno vyměnit v příslušném bankovním domu. [5, 6]

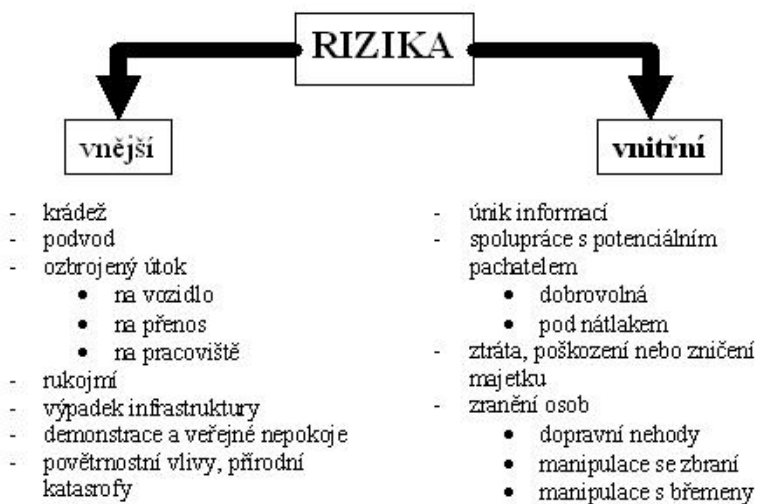
3 RIZIKA PŘEPRAVY

3.1 Logistika přepravy peněz a cenností



obr. 18. Principiální schéma pohybu hotovosti a cennin.

3.2 Vnější a vnitřní bezpečnostní rizika



obr. 19. Rozdělení vnějších a vnitřních bezpečnostních rizik při přepravě peněz a cenností. [8, 9]

3.3 Preventivní opatření před přepravou

3.3.1 Dlouhodobé preventivní úkoly

Požadavky na maximální bezpečnost

Při přepravě peněz a cenností (dále jen PPC) je nezbytné zajistit maximální bezpečnost jak lidí, tj. odborných sil PPC i ostatních pracovníků, tak svěřených peněz a cenností.

Toho lze dosáhnout, když se splní tyto požadavky:

- Nasadí se odborně vyškolený personál PPC,
- Využije se špičkové bezpečnostní techniky;
- Bude existovat perfektní organizace práce a všichni budou spolehlivě pracovat;
- Bude se zvyšovat riziko pro potenciální pachatele, budou narůstat zábrany ke spáchání přepadení, rizika budou vyšší než možná kořist;
- Policie a orgány činné v trestním řízení budou pracovat tak, aby se procento objasněnosti přepadení a spravedlivého potrestání pachatelů zvyšovalo, tj. aby generální prevence byla účinnější.

Čím lépe budou plněny tyto požadavky, tím spokojenější budou objednatelé přepravy peněz a cenností, tj. peněžní ústavy i jiní zákazníci, realizátoři objednávek (přepravní podniky, např. SBS) i jejich zaměstnanci (odborné síly PPC, personál peněžních ústavů apod.).

Kvalifikace personálu

V tak choulostivém povolání, jakým je PPC, musí mít pracovníci speciální kvalifikaci.

Musí mít především znalosti a dovednosti z těchto oblastí:

Taktika přepravy peněz:

- Organizace a provádění PPC;
- Druhy přeprav;
- Přepravní trasy;

- Převážní rizika;
- Úkoly osádky vozidla;
- Rizikové situace při přebírání a předávání peněz;
- Jednání se zákazníky;
- Odhalování příznaků přípravy k napadení přepravy;
- Odhalování vnějšího pozorování nebo sledování;
- Zásady ochranných formací (ve vozidlech, pěší);
- Chování a jednání při vzniku mimořádné (krizové) situace;
- Jízda v sestavě, obranný styl řízení vozidla, prorážení zátarasů vozidlem, řízení v krizové situaci (návuky modelových situací);
- Sebeobrana a taktika vedení boje zblízka;
- Vybrané otázky práva, jež jsou relevantní pro PPC“;
- Práva a povinnosti PPC vyplývající ze zákonů, prováděcích předpisů a služebních směrnic;
- Důvody slučující nebezpečnost jednání (nutná obrana, krajní nouze);
- Použití obranných a únikových prostředků;
- Vyhláška o silničním provozu;
- Přestupky a trestné činy v silničním provozu.

Zbraně, střelivo:

- Zákon o zbraních a střelivu;
- Bezpečné zacházení s přidělenou zbraní;
- Ovládání střelby z jakékoliv pozice (v omezeném čase, ve stresu, na stojící a pohyblivý cíl – nácvik v modelových situacích);

- Taktika ozbrojeného střetnutí;
- Chování po použití zbraně (první pomoc, hlášení, administrativa).

Technická zařízení a pomocné prostředky:

- Technická zařízení ve vozidle;
- Poplachová zařízení;
- Systémy hlášené služby a tísňového volání;
- Zařízení pro střežení a pozorování;
- Jiná bezpečnostní zařízení;
- Přístroje rádiového spojení a jejich ovládání;
- Stacionární stanice;
- Přístroje radiospojení ve vozidle;
- Ruční radiovysílačky;
- Jiné spojovací prostředky, zejména mobilní telefony;
- Předpisy a prostředky k zajištění přepravovaných peněz;
- Bezpečnostní zařízení a pomocné prostředky;
- GPS sledování pohybu vozidel.

Kriminologie a kriminalistika:

- událost trestného činu;
- formy a způsoby páčání trestných činů v souvislosti s PPC;
- reálné formy prevence a represe této trestné činnosti;
- chování pachatelů;

- popis pachatelů;
- získávání informací a jejich předávání policii;
- kriminogenní chování samotných pracovníků PPC;
- viktimní jednání.

Aplikovaná psychologie:

- komunikace při PPC;
- sociálně psychologické základy PPC;
- sociální vnímání při PPC;
- předsudky a stereotypy;
- pojem, funkce a účinnost PPC;
- motivace a pohnutky lidského chování;
- motivace k výkonům;
- frustrace, konfliktní situace, stres, překonávání stresu, deprivace;
- chování ve zvláštních situacích, chování v krajních situacích;
- zástup, masa lidí, panika;
- konflikty, přepadení;
- chování při přijímání dotazů.

Trénink v řízení vozidla, trénink osádky:

- ovládání optimální a bezpečné jízdy;
- ovládání vozidla v krizových situacích;
- pozornost při řízení;

- chování v rizikových situacích;
- čtení vytyčených tras z map při přepravě regionální, nadregionální a mezinárodní přepravě;
- výcvik u objektu (modelové situace).

Tyto znalosti, dovednosti a návyky patří k nejdůležitějším faktorům prevence přepadení PPC i adekvátního chování osádky, pokud k přepadení dojde. [2, 3]

Charakterové vlastnosti

Do obecných požadavků na pracovníky PPC náleží také:

- Charakterové vlastnosti. Nevhodnými pro PPC jsou lidé, kteří byli již trestáni pro úmyslné trestné činy nebo jejichž minulost v tomto směru není jasná. Nevhodní jsou též lidé závislí na alkoholu, drogách a lecích, lidé, kteří jsou nedochvilní, mají soukromé problémy, zejména finanční, jsou gambleři apod. Vhodní jsou lidé spolehliví, prozíraví, schopní vědomě či intuitivně rozeznat včas situace hrozícího nebezpečí a podle svého vzdělání a výcviku jednat správně v mezích zákonů, smysluplně a chytře;
- Zachovávání absolutní mlčenlivosti.. Pracovník PPC musí umět zachovávat mlčenlivost o informacích týkajících se přeprav, osob, zařízených objednavatele, o jeho o zákaznících apod. Mlčenlivost musí zachovávat nejen po dobu svého pracovního poměru, nýbrž vždy a vůči každému, tedy i svým příbuzným a přátelům;
- Osobní a osobnostní předpoklady. Musí splňovat věkové kritérium a plnou schopnost tělesnou a psychickou.

Pracovník PPC je při výkonu služby vystaven zvláštním nebezpečím. Nejde o to, jak dalece je pracovník odhodlán nasadit život nebo jak velké hrdinství je ochoten prokázat,

ale záleží na jeho rozumu, prozíravosti a obezřetnosti. Hrdinství za cenu životů a zdraví osádky přepravního vozidla, zaměstnanců peněžních ústavů či jiných zákazníků, resp. chodců se od osádky nepožaduje, ba naopak se ho mají vystříhat. Život a zdraví mají přednost před majetkem. Tři přikázání pro úsek PPC znějí takto:

- rutina je nepřítel bezpečnosti;
- opatrnost je odvaha chytrého;
- alkohol znamená povídavost.

Každý pracovník PPC musí znát dobře „služební pokyny (směrnice)“ svého zaměstnavatele, v nichž jsou jasně definovány specifické požadavky, povinnosti a zákazy pro pracovníky PPC. Služební pokyny musí být formulovány stručně a srozumitelně. Pracovník musí služebními pokyny rozumět, pochopit jejich smysl a obsahově zvládnout. To, že vzal služební pokyny na vědomí (že byl poučen, kdy, kde a kým), potvrdí pracovník svým podpisem.

3.3.2 Preventivní opatření před jízdou

Plánování přepravy

Důležitým preventivním opatřením je plánování a organizace přepravy. Zejména nutné je stanovit:

- kdo bude v rámci firmy PPC připravovat a řídit;
- okruh zaměstnanců, kteří budou do přepravních skupin (osádek vozidel) určováni;
- kdo bude jakou funkci plnit: řidič, vedoucí skupiny (ochránce), kurýr (pokladní posel) resp. další;
- jaké bude vybavení přepravní skupiny dopravním prostředkem, výstrojí, výzbrojí a spojením;

- koordinaci činnosti v místech nakládání a vykládání nebo v místech dotace a odvodů; kontrolní osoby a postup v těchto místech;
- telefonický styk přepravní skupiny s organizační složkou;
- kdo bude pravidelně vyhodnocovat systém přeprav a přenosů, analyzovat příznaky přípravy na přepadení, úniku informací i případné incidenty;
- pracovníka odpovědného za styk s policií a dalšími službami;
- kdo provede technické prohlídky vozidel z hlediska možného nasazení prostředků sledování.

Tři základní fáze a místa přepravy:

- místo naložení (výjezdu);
- trasu;
- místo předání (místo určení).

Dokumentace pro přepravu musí tedy obsahovat všechna tři místa.

Pro místa naložení a předání mají být podle složitosti situace zpracovány plánky obsahující především:

- půdorys okolí objektu včetně přilehlých ulic a budov;
- vyznačení místa (způsobu) převzetí či předání peněz;
- směr výjezdu, příjezdu, resp. místo zaparkování vozidla (u vlastních přeprav);
- trasu vozidla včetně náhradních tras (nejkratší trasa nemusí být vždy také nejbezpečnější!).

Dokumentace musí zahrnovat také tyto další údaje:

- vyznačení všech rizikových míst, kterým se nelze vyhnout;
- telefonní čísla na centrální dispečink (dále jen CD), službu ochrany objektu,
- dotační místa, policii, zdravotnické zařízení, technické služby města apod.;
- nejbližší dislokovaný útvar policie a nejbližší zdravotnické zařízení;
- je-li použito více vozidel, jejich rozmístění a úkoly;
- sektory vykrývání a úkoly pro jednotlivé členy skupiny.

Dokumentaci lze doplnit i o fotografie nebo videozáběry důležitých nebo rizikových míst.

Plánování musí vycházet z analytické činnosti, tj. průběžného vyhodnocování vnitřních a vnějších podmínek přeprav v daném místě či oblasti.

Nezapomeňte, že při zpracování dokumentace přepravy je nezbytné se umět vžít do role pachatele a snažit se uvažovat jako on! [2, 3, 9]

Předvídání rizik a nebezpečí

Aby mohla být garantována bezpečnost nasazeného personálu a přepravované zásilky, je ze strany vedoucích pracovníků žádoucí vhodným způsobem měnit dobu a trasu jízdy. Zejména to platí pro přepravy související s nočními trezory, pokud jsou používány plastické sáčky, protože při jejich vhazování bývají zaměstnanci nedostatečně opatrní, čímž provokují potencionální pachatele a ohrožují tak sebe, přepravované peníze i nezúčastněné třetí osoby.

Předpoklady úspěšného provedení přeprav spočívají v tom, jak takticky a psychologicky správně se umí osádka zachovat v kritických okamžicích. Pracovníci mají

být vyškolení tak, aby dokázali nebezpečí, s nímž mohou být při výkonu své služby konfrontováni, včas rozeznat, rychle posoudit, vyhnout se mu nebo učinit odpovídající opatření, aby nebezpečí zvládli. Především na duchapřítomném osobním chování osádky závisí úspěch při odvrácení škod.

Aby nevznikaly při přepravách škody, mohou odpovědní pracovníci přepravy učinit preventivně toto:

- měnit jak úřední hodiny pro přejímku peněz a jejich předání, tak přepravní cesty uvnitř objektu;
- dbát na možné pozorování či sledování během celého nasazení;
- měnit v nepravidelných intervalech plán přepravních časů a tras stanovených CD;
- okamžitě hlásit CD, vyskytnou-li se v obvodu nakládání a vykládání podezřelé osoby nebo podezřelé situace;
- smyslově registrovat podezřelé osoby , vozidla, jejich pohyby;jet stále dále, nezastavovat;
- okamžitě hlásit CD změny průběhu přepravy a vyžádat si nové pokyny.

K samozřejmostem přepravy by mělo v určitých případech patřit nasazení pozorovacích týmů na místě nakládání a vykládání, zejména ve dnech se silným obratem.

Nasazení pozorovacích týmů posiluje přepravu i uvnitř podniku. Znamená to, že firma zajišťující ostrahu nasadí v souladu s potřebami personál a příslušnou techniku.

Jako skutečně nejbezpečnější opatření k odvrácení překvapivých přepadení lze považovat nasazení jistitele. Jeho úkolem je přezkoumat přepravní cestu, zjistit eventuální neobvyklosti a nápadnosti. Současně zajišťuje místo předávání a přebírání nákladu tak dlouho, dokud se osádka opět nenachází ve vozidle, aby pokračovala v cestě.

Riziko během přepravy může vzniknout i proto, že přepravní vozidlo nebo jeho vybavení nebylo v pořádku. Proto důležitým úkolem osádky vozidla před přepravou je prověření (kontrola) stavu vozidla a jeho vybavení, které se zaznamenává do „kontrolního listu“.

Výběr trasy

Na základě zpracované dokumentace a seznámení se s jejím obsahem lze aktualizovat trasu přepravy, tj. přehodnotit její momentální použitelnost (opravy, objížďky, neprůjezdnost apod.).

Při volbě ideální trasy se přihlíží zejména:

- K času přesunu s ohledem na frekvenci provozu a problematická místa;
- K stabilním rizikovým místům (tunely, úzké uličky, jednosměrné ulice, mosty apod.) a ideálními místům přepadení (opuštěná místa, kde musíme zpomalit nebo zastavit, úseky, které musíme s hotovostí překonat pěšky).

Při větších transportech se navíc určují kontrolní body, kterými musí přepravní skupina projet. V těchto bodech se rozmisťují pěší nebo motorizované hlídky, které udržují spojení. Pokud vozidlo projede prvním kontrolním bodem a druhým nikoliv, něco se přihodilo a hlídky se mohou vydat na pomoc. Tento systém se používá hlavně při dlouhých meziměstských transportech a přepravě vyšších hodnot. V podmínkách peněžních ústavů plní ohlašovací funkci v tomto smyslu jednotlivá dotační místa.

Pro každý jednotlivý případ přepravy musí být připravena i náhradní trasa, kterou všichni členové přepravní skupiny znají a použijí v případě jakýchkoliv pochybností o bezpečnosti hlavní trasy. Je-li to možné, ohlásí změnu a přejdou na náhradní trasu.

Při volbě času převozu přihlížíme k hustotě silničního provozu. Nesmí se stát, aby se přepravní vozidlo zastavilo v provozu. Proto je vhodné před přepravou poslouchat dopravní zpravodajství rozhlasu a obdobná hlášení o dopravní situaci.

Pro zjištění skutečného stavu silničního provozu a odhalení možné přípravy k přepadení v místech průjezdu se provádí také obhlídka trasy. Řidič, který má řídit přepravní vozidlo, projede osobním autem zvolenou trasu v časovém předstihu asi dvou hodin. Při obhlídce si všímá změn v silničním provozu a dopravním značení, výkopových a opravářských prací, podezřelých osob v okolí míst výjezdu a cíle, příznaků možných léček (zaparkované dodávkové nebo nákladní automobily na začátku a konci ulice, zvýšená činnost popelářů apod.). Zjistí-li se podezřelé změny na trase, pak raději zvolíme vhodnou objížděku nebo je možno ověřit si situaci dotazem na dopravním inspektorátu nebo u technických služeb.

Při výběru trasy se musíme snažit eliminovat všechna místa, kde je příliš vysoká hustota provozu nebo kde máme omezenou možnost manévrování, odbočení a úniku. Ani místa s velmi malou dopravní frekvencí (např. komunikace mezi lesy apod.) nejsou vhodná pro přepravu peněz. [2, 3]

Instruktaž

Vedoucí CD nebo jiný pověřený pracovník provede před každou přepravou instruktáž všech členů přepravní skupiny. Jejím obsahem je především určení času přepravy, výchozího místa, cílových míst, trasy (včetně náhradní), vybavení, taktika přepravy a další informace významné pro danou přepravní akci, např. informace o současné dopravní situaci v místech průjezdu apod.

Pokud se na doprovodu podílí Policie ČR nebo Městská policie, je nutné přizvat k instruktáži i policisty.

Jsou-li při jedné cestě přepravovány hotovosti do více míst, musí být v plánu jednotlivých cílů uvedeno pořadové číslo, jímž jsou též označeny všechny transportní obaly určené příslušnému zájemci. Na zásilkách nesmí být uvedeny názvy a adresy příjemce.

Každý člen skupiny musí být seznámen se svými úkoly. Jejich rozdělení je závislé na početním stavu skupiny.

V zásadě se mohou rozlišovat čtyři základní funkce:

- vedoucí (velitel převozu);
- řidič;
- ochránce;
- kurýr (pokladní posel u vlastních ochranných peněžních ústavů).

U přeprav prováděných SBS bývá z ekonomických důvodů často spojena funkce vedoucího a ochránce, tzn. že přepravní skupina je tříčlenná, resp. dvoučlenná.

Základními společnými povinnostmi členů skupiny je:

- zachovávat mlčenlivost o době, trase a cílech přepravy, druhu a výši hodnoty zásilky a všech dalších skutečnostech týkajících se přepravy;
- zdržet se jakýchkoliv jednání, která by se dotkla řádného plnění úkolu a zachovávat přísnou kázeň po dobu přepravy;
- věnovat zvýšenou pozornost okolí;
- řídit se pokyny vedoucího.

Povinnosti vedoucího:

- před zahájením cesty se přesvědčit o úplnosti vybavení členů skupiny;
- řídit činnost skupiny podle stanoveného plánu;
- předávat potřebné pokyny v průběhu přepravy a rozhodovat o opatřeních v případě vzniku mimořádné situace;
- podílet se na ochranných činnostech;
- hlásit CD nebo zaměstnanci pověřenému řízením přepravy její ukončení a důležité poznatky z jejího průběhu, měl by být rovněž schopným řidičem, aby byla možná zastupitelnost;
- mít k dispozici náhradní klíč od zapalování vozidla.

Povinnosti řidiče:

- velmi dobře znát hlavní i náhradní trasu přepravy na základě osobního poznání, cestu k nejbližšímu útvaru policie a zdravotnickému zařízení;
- mít všechny trasy skutečně projeté;
- zkontrolovat technický stav vozidla, mít plně natankovanou nádrž a pro zajištění okamžitého plného výkonu motoru jej 15 minut před výjezdem zahřát;
- znát taktiku jízdy při přepravě, zvláště v možných krizových situacích;
- provádět pozorování a plnit další úkoly vyplývající z aktuálního početního stavu skupiny.

Povinnosti ochránce:

- znát trasy přepravy a jejich riziková místa;
- provádět pozorování a krytí po dobu přepravy;
- mít zbraň ve stavu dovolujícím její okamžité použití (ve vozidle může zbraň držet v ruce v poloze pod úrovní oken tak, aby nebyla z vnějšku viditelná).

Povinnosti kurýra (pokladního posla):

- odpovídá za řádné převzetí a předání hotovosti včetně příslušných dokladů;
- provádí veškerou manipulaci s bezpečnostním zavazadlem;
- provádí pozorování;
- je vybaven spojovacím prostředkem, jehož funkčnost před výjezdem přezkouší;
- informuje CD nebo jiné určené místo o splnění úkolu v jednotlivých místech určení vždy až po provedení operace.

Při nižším počtu členů skupiny se tyto funkce kumulují. Ve tříčlenné skupině se spojují úkoly vedoucího a ochránce, ve dvoučlenné skupině se spojují úkoly vedoucího s povinnostmi řidiče a ochránce. Funkce kurýra má být vždy zachována jako samostatná.

Vybavení členů přepravní skupiny (zbraně, spojení apod.) závisí též na tom, zda jde o přípravu navenek zjevnou (přepravy SBS) či skrytou (přepravy vlastní ochranou).

Utajení

Hlavním rizikovým faktorem při přípravě přepravy je **únik informací**. Dojde-li k ohrožení přepravní operace (firemní tajemství!) a prokáže-li se zavinění zaměstnance, jde o hrubé porušení pracovní povinnosti, jejímž důsledkem je rozvázání pracovního poměru.

Ochranu informací lze zajistit zejména takto:

Budou dodržována **pravidla manipulace** s informacemi a předem rozhodneme o tom:

- komu co sdělíme - okruh zaměstnanců, kteří se seznamují s informacemi o přepravě v plném rozsahu (tj. kdo, kdy, odkud, kam, kolik, jak), musí být vymezen a stabilizován;

- co sdělíme - nejde jen o různý rozsah informovanosti, nýbrž také o časové odstupňování, kdy ten který zaměstnanec informaci obdrží. Platí zásada sdělovat nezbytnou informaci co nejpozději, ale tak, aby každý mohl své úkoly spolehlivě plnit;
- jak sdělíme – osobní informování se provádí bez přítomnosti dalších osob.

Při neosobním sdělení informace (telefonem, faxem, datovou sítí apod.) je třeba zvolit vhodnou formu utajení systémem slovních a číselných hesel, která je třeba v nepravidelných intervalech měnit. Předmětem utajení musí být alespoň údaje: kdy, odkud, kam , kolik.

Ochráníme písemnosti – účelem je zabránit jejich ztrátě a přístupu nepovolaných osob k nim, tj. k informacím.

Reagujeme na únik informací – včasná reakce na okolnosti, které nasvědčují úniku informací mimo přepravní firmu, je součástí prevence. Může jít např. o ztráty nebo nedovolené manipulace s písemnostmi, zájem cizích osob, ohlasy z vnějšího prostředí, informace zveřejněné sdělovacími prostředky apod. V těchto případech je třeba se snažit zjistit důvod zájmu konkrétních osob o tyto informace, zdroj nebo cestu úniku, posoudit možné ohrožení přepravy a podle toho přijmout adekvátní opatření.

Pokud jde o přepravu prováděnou vlastními ochrannými silami organizace (např. banky, spořitelny), je jedním z nejdůležitějších ochranných prvků to, že přeprava se uskutečňuje **bez vnějších znaků** (vozidlo bez jakýchkoliv označení a symbolů, bez patrných zvláštních úprav, přepravní skupina je v civilním oděvu, obranné prostředky a zbraně jsou nošeny skrytě, zavazadla mají civilní vzhled, tj. nejsou používány kovové kontejnery nebo viditelně přenášené kazety). Také pracovníci se chovají civilně a nenápadně. Jako základní pravidlo totiž platí, že přepadení transportu zločinci zahajují až po spolehlivé informaci. [2, 3]

3.4 Preventivní opatření během přepravy

3.4.1 Postup osádky při nakládání a vykládání

Nakládání a vykládání

Nejbezpečnější je nakládání a vykládání ve **vnitřní uzávěře**. Poměrně vysoká míra bezpečnosti je také při nakládání a vykládání u **vnější uzávěry** (okénka pro předání a převzetí peněz na vnější straně budovy), zejména může-li přepravní vozidlo zajet těsně k objektu a schránku předat jedním otevřeným průzorem vozidla. Tím se snižuje, resp. vylučuje „chodníkové riziko“.

Málo bezpečné je nakládání a vykládání v **uzamčeném podnikovém dvoře**. Proto je nezbytné dodržovat tyto zásady:

- Již před začátkem nakládání a vykládání má být podnikový dvůr uzamčen a překontrolován;
- Během nakládání a vykládání nesmí být přítomno žádné publikum;
- Přesto musí být osádka mimořádně pozorná a sledovat, zda se zvenčí do dvora nedívá, resp. jejich jednání nepozoruje opticky či akusticky, nepořizuje fotografické snímky apod.

Nejvíce riskantní je nakládání a vykládání na nechráněném místě, pokud jde o přepravu prováděnou speciálním transportním vozidlem a osádkou ve stejnokroji.

Postup při vykládání

- a) nejméně jeden člen osádky (řidič) zůstane během vykládání ve vozidle z těchto důvodů:

- k obsluze poplachového zařízení, radiospojení a telefonu,
 - k vydání přepravních schránek,
 - k zjištění ostatních pracovníků jejich sledováním na přepravní cestě, resp. i k udržování možnosti komunikace s nimi,
 - k pozorování okolí, protože pracovníci mají na své cestě omezen rozhled,
 - k pozorování vchodu k zákazníkovi, neboť zde hrozí největší nebezpečí;
- b) vozidlo zajede co nejblíže ke vchodu do cílového místa, řidič nechá motor vozidla v chodu a společně s vedoucím přepravy, který sedí vedle něho, provede vizuální kontrolu prostoru v okolí vozidla. Je-li vše v pořádku, vedoucí přepravy vystoupí z vozidla, uzavře za sebou dveře, které řidič okamžitě uzamkne a zůstává stále v rádiovém spojení jak s vedoucím přepravy, tak s centrálou, která ho vyslala na cestu. Přitom neustále sleduje prostor před sebou v co nejširším zorném úhlu. Vedoucí přepravy přejde k pravé části vozidla a zkontroluje prostor za vozidlem, a to i nad úrovní periferního vidění, tj. i okna, střechy a předměty v blízkosti vozidla, kde se mohl ukrýt pachatel (zaparkovaná vozidla, odpadkové kontejnery, sloupy, stromy, dveře budov apod.);
- c) je-li vše v pořádku, dá vedoucí přepravy smluveným signálem třetímu členu osádky (kurýrovi) znamení k vystoupení z vozidla. Kurýr jde pak nejkratším směrem ke vchodu do budovy. Vedoucí přepravy ho následuje ve vzdálenosti 1 až 1,5 metru. U dveří se zastaví levým bokem, je-li pravák, nebo pravým bokem, je-li levák, aby se mohl bránit nenadálému útoku. Pravák drží bezpečnostní schránku v levé ruce a pravou má připravenou na zbrani. Vedoucí přepravy otevře dveře budovy a zkontroluje prostor za nimi. Nechá je otevřeny a vchází do budovy jako první. Poté sám zůstává těsně za dveřmi stát tak, aby neztratil s kurýrem vizuální kontakt a měl možnost se s ním domluvit. Je-li prostor v pořádku, vedoucí dá kurýrovi znamení, aby vešel do budovy. Uvnitř budovy pokračují v cestě opět tak, že vedoucí jde za kurýrem ve vzdálenosti do 1,5 metru, a to až k pokladnímu úseku.

Postup při nakládání

Při nakládání je v mnohých fázích postup stejný. Když dá řidič znamení, že je vše v pořádku, vedoucí dá kurýrovi znamení a ten vystoupí z dveří budovy. Vedoucí dojde na stanoviště, kurýr na stoupí do vozidla a odemkne je. Vedoucí dojde k pravým dveřím kabiny vozidla a ukáže se řidiči. Ten mu otevře dveře, vedoucí nastoupí, zamkne svoje dveře a řidič okamžitě vyjíždí.

Pro zvýšení účinnosti ochrany peněžního transportu je možno celý systém **zakódovat** do počítačové sítě tak, že k jednomu a témuž peněžnímu ústavu bude zvoleno více tras. Konkrétní trasu pak bezprostředně před odjezdem určí počítač. Vyloučí se tak i možnost spojení člena či členů osádky s vnějšími útočníky. Praxe totiž ukazuje, že do přepadení peněžních transportů jsou často zapojeni sami členové osádky, jejich kolegové nebo bývalý zaměstnanec přepravní firmy. Je tomu tak v ČR i v cizině. Tento systém určování tras je již ve světě praktikován a je též jednou z podmínek pro výši vyměřovaného pojistného pojišťovnami.

Členům osádky přepravního vozidla je třeba opakovaně připomínat, že rutinní výkon přepravy vede k poklesu bdělosti a opatrnosti, k podcenění možných nebezpečí, zejména když se celou dobu nic nepříhodilo.

K bezpečnosti přepravy může přispět ve vlastním zájmu i zákazník tím, že předem provede tato opatření:

- Pěší cestu od vozidla k hlavní pokladně sřeží domácí pracovníci;
- Jsou vybrány nejkratší cesty k hlavní pokladně;
- Přeprava není pozorována publikem;
- Přepravní firmě jsou dány k dispozici potřebné klíče;
- Předání a převzetí se neprovádí v době pracovních špiček;
- Vyhýbá se neplánovaným objednávkám peněz.

Zkušenosti z Německa o nakládání a vykládání ve vnitřní uzávěře:

I v některých menších bankách vjíždí přepravní vozidlo po předchozí fyzické kontrole do dvora banky a dále do odbavovacího boxu, ve kterém je uzavřeno ocelovými neprůstřelnými vraty, hydraulicky vyzdviženo asi do výše 80 – 100 cm a jeho kola jsou zablokována klíny. Vedoucí přepravy a kurýr odcházejí jedinými dveřmi z boxu krátkou chodbou bez oken, na jejímž konci jsou dveře a za nimi je stanoviště bankovního pokladníka. Ten sedí za dvěma neprůstřelnými skly. Spojení s klientem je přes mikrofon a potrubní poštou. Kurýr nebo klient odešle doklady o vkládané či vybírané hotovosti potrubní poštou pokladníkovi. Na jeho pokyn kurýr nebo klient po provedené kontrole dokladů otevře sám bezpečnostní schránku či vak s hotovostí, jedno z neprůstřelných skel (bližší klientovi) se spustí automaticky dolů, pokladník je však stále kryt druhým sklem.

Klient vloží peněžní hotovost na pult mezi obě skla. Po skončení operace je uvedeno spuštěné neprůstřelné sklo do původní polohy a pak se teprve zvedá druhé neprůstřelné sklo u pokladníka. Ten předanou hotovost uloží do počítačového stroje, který provede kontrolu výše částky a pravosti všech bankovek.

Poté pokladník potvrdí na dodané bankovní listině příjem peněz a potrubní poštovní ji odešle zpět klientovi. Celá operace probíhá bez vzájemného fyzického kontaktu účastníků. Po dobu operace je úsek pokladníka uzavřen pro ostatní návštěvníky banky. Tak je maximálně zajištěna bezpečnost při manipulaci s peněžní zásilkou a riziko napadení je minimalizováno.

3.4.2 Postup osádky během jízdy

Během jízdy se všichni členové skupiny podílejí na sledování situace, a to i za vozidlem, a navzájem si sdělují své postřehy. Nesmějí se věnovat takovým činnostem, které by odváděly jejich pozornost (jíst, pít, kouřit, bavit se apod.). Jízda by měla být pokud možno plynulá a bez zbytečných přerušování.

Každé zastavení vozidla na trase je situací příznivou pro jeho napadení. Zejména zastavení vynucené vnějšími okolnostmi musí vyvolat zvýšenou ostražitost a eventuálně i odpovídající reakci přepravní skupiny.

Nejčastějším důvodem k výraznému zpomalení nebo až zastavení vozidla bývá místní úprava pravidel silničního provozu na trase a aktuální dopravní situace. V důsledku této úpravy musí řidič zastavovat na některých místech pravidelně (křižovatky s předností v jízdě, nepřehledný vjezd na hlavní komunikaci apod.). Každé takové místo má osádka nejen znát, ale také jej mít zhodnoceno z hlediska možnosti napadení. Změny v obvyklé situaci v takových lokalitách by měly osádku varovat.

Rovněž je třeba dávat pozor na nečekané objíždky, jež vedou vozidlo na trasu z rizikovými místy, která jsou vhodná k napadení. Vzniknou-li takové pochybnosti, je lépe objíždku nepoužít, ale vrátit se a odbočit v místě nejbližší předcházejícím.

Osádka je povinná uposlechnout pokynů a výzev příslušníka policie i dalších osob vyhláškou stanovených. V takových případech musí ihned zhodnotit situaci, zejména z jakého důvodu je zastavována, v jakém místě, kolik je přítomno osob, jejich chování, zda jsou před či za vozidlem další vozidla, možnost úniku z místa apod. Má-li osádka pochybnosti o věrohodnosti situace a je-li nevyhnutelném zastavit, snaží se tak učinit v co největší vzdálenosti od daného místa. To platí i tehdy, dává-li osádce pokyn policista a z okolností není zřejmé, že jde skutečně o policisty (není označené policejní vozidlo, nejsou tam další zastavována auta apod.). Při zastavení se nikdy nevypíná motor.

Má-li osádka účast na nehodě, musí splnit povinnosti uložené vyhláškou. Nehoda způsobená jiným účastníkem silničního provozu, může být součástí útoku na přepravní vozidlo. Pokud zůstane vozidlo pojízdné, nechá řidič motor v chodu, zůstane na svém místě a v nezbytném případě může vystoupit jeden člen přepravní skupiny. Došlo-li ke zranění, je osádka povinná poskytnout první pomoc podle svých znalostí a schopností.

Každou takovou situaci musí neprodleně hlásit CD s co největším počtem informací (událost, místo, postup apod.).

Přibližuje-li se osádka vozidla k místu dopravní nehody, opět musí okamžitě vyhodnotit situaci a zastavit v maximální vzdálenosti před místem nehody. Současně má zvážit, zda ještě před tím raději neotočí vozidlo do protisměru anebo zda nezastaví až za místem nehody, pokud se dá kolem projet. Vozidlo může opustit jeden z členů posádky za účelem ověření situace, a to po předchozí vizuální kontrole a při jistění ostatními členy skupiny.

Platí tato pravidla:

- O každém zastavení vozidla, jež bylo vynuceno mimořádnými okolnostmi, musí osádka informovat svůj CD nebo určené pracoviště organizační složky;
- Je-li přeprava prováděna zaměstnanci vlastní ochranky bez vnějších znaků, že jde o přepravu peněz, může osádka o faktu převozu informovat pouze orgány policie, aby jí umožnily co nejdříve pokračovat v jízdě;
- Při nehodách s následky zranění osob má vždy přednost ochrana lidského života a zdraví před věcnými hodnotami, tedy i převáženými penězi;
- Při každém zastavení musí osádka sledovat situace ve všech směrech, především za sebou;
- Při hodnocení okolností, na základě kterých byla osádka nucena zastavit, lze vycházet z předpokladu, že fingovaná situace je zpravidla připravena až bezprostředně před příjezdem přepravního vozidla, tzn. Že jde jednoduše naaranžovaný stav v daném místě.

Zvlášť nebezpečné jsou situace, při kterých je osádka nucena zastavit náhle (chodec vstoupí do vozovky, vozidlo vyjede z nedelší komunikace apod.). Pak záleží jen na schopnosti řidiče rychle reagovat, snažit se vyhnout překážce a pokud možno pokračovat v jízdě.

Dojde-li k technické poruše na vozidle, rozlišujeme, zda jde o přepravu vlastními ochrannými silami organizace nebo přepravu prováděnou SBS:

Jde-li o přepravu prováděnou vlastními ochrannými silami organizace bez zjevných znaků, může odstraňovat závadu jen jeden člen osádky, ostatní musí provádět pozorování a krytí jeho činnosti. Pokud je porucha na místě neodstranitelná, musí být informováno určené pracoviště organizační složky, které stanoví další postup (odtažení vozidla, nahrazení vozidla jiným, přivolání odborného servisu, převzetí ochrany přepravy hotovosti SBS apod.).

Jde-li o přepravu prováděnou SBS, osádka postupuje takto:

- Hlásí ihned závadu CD,
- K hlášení použije stanovených kódů,
- Vozidlo může opustit jen část osádky po předchozím souhlasu CD, je-li vyloučeno jakékoliv riziko,
- Jinak musí osádka bezpodmínečně čekat ve vozidle, než se k zajištění bezpečnosti dostaví buď policie nebo než vlastní firma vyšle na místo závady odbornou posilu,
- Odstranění technické závady, např. výměnu pneu lze provést teprve poté, kdy posily zajistí vozidlo,
- Situaci lze také řešit tak, že přepravované hodnoty se přeloží na jiné vozidlo (překládání musí být bezpečnostně zajištěno).

V případě, že vozidlo bylo odstaveno v „nezajištěném“ místě (tomu je však nutno předcházet!), je nezbytné:

- Provést kontrolu okolí před příjezdem na toto místo,
- Podívat se pod vozidlo,

- Provéřit ozdobné kryty kol,
- Otevřít a zkontrolovat úložný prostor a ostatní prostory,
- Zkontrolovat prostor motoru.

Tato časově náročná opatření jsou žádoucí vzhledem ke skutečnosti, že nelze vyloučit útok pomocí trhaviny, např. podomácku připravené, měl-li pachatel volný přístup k vozidlu.

Při podezření, že někde na vozidle nebo v něm mohla být již trhavina umístěna, má se osádka chovat takto:

- Přerušit kontrolu, ničeho se nedotýkat;
- Zdržovat se v dostatečné vzdálenosti od vozidla;
- Vyrozumět policii;
- Uzavřít bezprostřední okolí a varovat osoby nacházející se v blízkosti, než se dostaví policie,
- V ohroženém obvodu nekouřit,
- Nepoužívat radiospojení (i tak lze iniciovat výbuch).

Jestliže se jedná o mezistátní přepravu nebo vzdálenou meziměstskou přepravu a je třeba doplnit vozidlo pohonnou hmotou, musí osádka zvýšit opatrnost a bdělost při vjíždění k čerpací stanici, neboť podle okolností musí někdy spolujezdec opustit vozidlo. V takových případech může být ohrožena nejen osádka vozidla, nýbrž i personál čerpací stanice (např.: vzetím rukojmích).

Chybné chování během přepravy v sobě skrývá nebezpečí velkých rizik pro pracovníka samotného, jeho kolegy i převážené peníze. Disciplína a sebevýchova v soukromém životě usnadňují, aby se pracovník choval odpovědně také ve službě. [1, 2, 3]

3.5 Přeprava více vozidly

3.5.1 Druhy a funkce vozidel

Přeprava velkých peněžních hotovostí nebo jiných cenností vyžaduje použití více vozidel. Tato přeprava se řídí jednak interními předpisy peněžních ústavů, jednak i podmínkami pojišťoven. Může být prováděna vlastními zaměstnanci peněžních ústavů skrytě nebo SBS otevřeným způsobem.

Ideální je použít čtyř vozidel, z nichž každé má jinou funkci:

vozidlo – průzkumné

vozidlo – vedoucí zabezpečovací

vozidlo – pancéřované (úložné)

vozidlo – následné zabezpečovací

Tato standardní sestava může být ve zvláštních případech rozšířena o dva policejní vozy s výstražnou signalizací. Tak má být zajištěn hladký průjezd a mají být odstrašeni potenciální pachatelé. Za přesunu se všechna vozidla řídí pokyny velitele, který se dříve ve vozidle č. 4 (následném zabezpečovacím), které jede v koloně jako poslední.

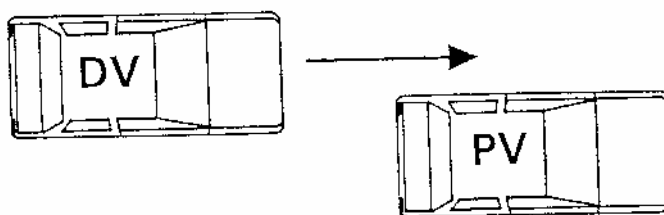
Asi 5 – 10 minut před odjezdem kolony vyjíždí vozidlo průzkumné, které je v civilním provedení, bez jakýchkoliv označení a jehož úkolem je kontrola trasy z hlediska bezpečnosti i hustoty provozu (informace předává veliteli). Osádku tvoří řidič, ochránce pro vnitřní průzkum budovy a ochránce pro vnější průzkum okolí. Jejich povinností je zabezpečit místo příjezdu před příjezdem transportu. Dojde-li k jeho napadení, zajišťují transport útokem ze zálohy, odkud je pachatelé nečekají.

3.5.2 Technika pohybu autokolony

Výchozím bodem v koloně je pancéřované vozidlo s následným zabezpečovacím vozidlem, které jede blízko za ním a poněkud vlevo stranou (směrem do silnice). Toto uspořádání se mění v závislosti na ohrožení pancéřovaného vozidla, rychlosti kolony a dopravních podmínkách.

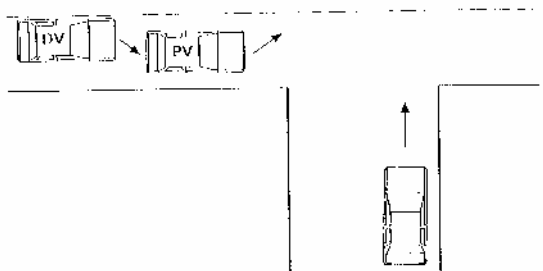
3.5.3 Jízda sestavy dvou vozidel

- Základní formace vozidel: Převážné vozidlo a za ním krycí doprovodné, které vybočuje o dvě třetiny vlevo do středu silnice od předního vozu;



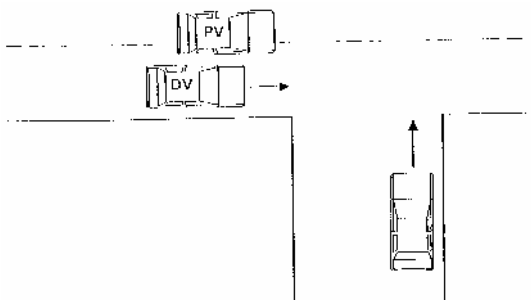
obr. 20. Základní formace vozidel.

- Sestava přijíždějící ke křižovatce (kritickému místu): řidič doprovodného vozidla se začne přesouvat vpravo a převážný vůz najede do středu vozovky. Doprovodný vůz podjede převážní ;



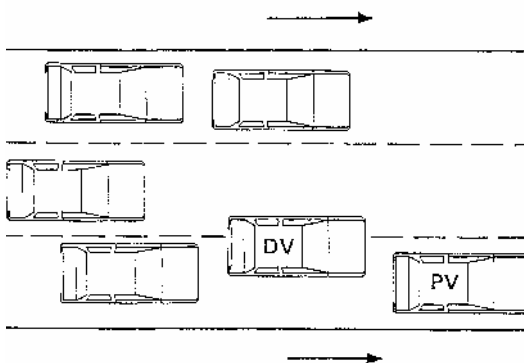
obr. 21. Sestava přijíždějící
ke křižovatce.

- Doprovodný vůz kryje prostor křižovatky a v případě útoku zvýší rychlost a plně vykryje přepravní vůz (přepadený vůz vykryvá a přepravní vůz uniká z místa činu);



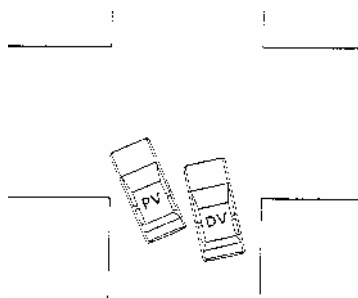
obr. 22. Doprovodný vůz kryje prostor křižovatky.

- Zastavení z dopravních důvodů: doprovodný vůz vyblokuje dopravní pruh tak, aby vedle přepravního vozu nemohlo zastavit žádné vozidlo a zahájit překvapivý útok;



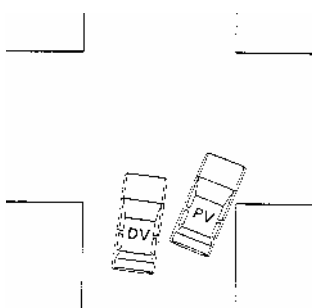
obr. 23. Zastavení z dopravních důvodů.

- Zatáčení v křižovatce vlevo skrytím přepravního vozidla doprovodným: doprovodné vozidlo najede do poloviny přepravního vozu jeho podjetím a po projetí křižovatky nebo obdobného nebezpečného místa se opět vrací do základní sestavy;



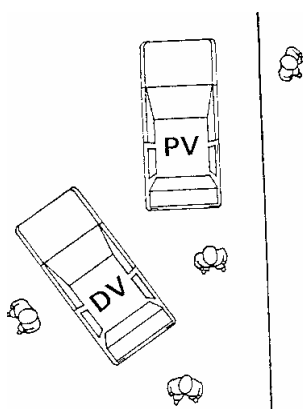
*obr. 24. Zatáčení
v křižovatce vlevo.*

- Obdobně zatáčení vpravo;



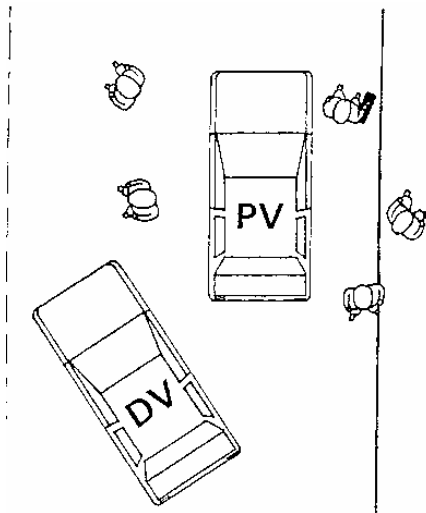
*obr. 25. Zatáčení
v křižovatce vpravo.*

- Vystoupení po zastavení sestavy: ochránci již při dojezdu mají pootevřené dveře a ihned po zastavení zaujímají ochrannou sestavu okolo přepravního vozu;



*obr. 26. Vystoupení
po zastavení sestavy.*

- Po zaujetí pozice může následovat vystoupení kurýra se zásilkou. Ochránci stojí směrem od vozidla a kontrolují prostor.



*obr. 27. Vystoupení kurýra
se zásilkou.*

3.5.4 Příjezd na místo určení

Asi 4 – 5 minut jízdy před cílovým místem kontaktuje velitel transportu mobilním telefonem předsunuté pracovníky, kteří zde operují jako průzkum. Jednu minutu před příjezdem je velitel opět zavolá a předá jim „jednominutové varování“, oni odpovídají „místo čisté“. Jeden průzkumný pracovník, který má za úkol kontrolovat okolí objektu, stojí v prostoru vyklizeném pro autokolonu či sestavu vozidel, a to na kraji vozovky či chodníku a nataženou paží ukazuje, kde má zastavit pancéřové vozidlo. Bere v úvahu ostatní vozy a volí takovou pozici, aby trasa od pancéřového vozidla do budovy byla co nejkratší. Pancéřové vozidlo až k ruce předsunutého pracovníka (tzv. „očka“) a zastaví.

Následné vozidlo zastaví za pancéřovým vozidlem s přední částí namířenou ve 45 stupňovém úhlu do otevřeného jízdního pruhu. Velitel transportu vystoupí a přesune se na tu stranu pancéřového vozidla, kde bude vysedat osoba s hotovostí (ještě s jedním

ochráncem). Všechna auta mají stále motory v chodu. Když je prostor zabezpečen, zaujme skupina sestavu pro pěší přesun.

Odjezd

Jakmile se při návratu ochranná formace přibližuje směrem k vozidlu, velitel transportu informuje řidiče o bezprostředním odjezdu. Členové osádky organizovaně nastupují do vozidel. Ochránce se při nástupu pohybuje za chráněnou osobou, pak zavře a uzamkne dveře, nasedne pravými předními dveřmi a uzamkne všechny dveře pancéřového vozidla. Poté nastupují do vozidla zbývající ochránci.

Spojení při transportu

Nejvhodnější je spojení mobilním telefonem, neboť radiospojení je zranitelné odposlechem. Pro zajištění přehledu o situaci je vhodné podávat informace z jednotlivých dotovaných míst domluveným způsobem.

Při každém kontaktu s řídícím místem musí být uveden předpokládaný čas příštího volání. Předem je nutné stanovit opatření, která budou provedena, pokud se přepravní skupina v uvedené době nepřihlásí (telefonické ověření v cílových místech; vyslání vozidla nebo oznámení policii). [2, 3, 10]

3.6 Rutina osádky během přepravy

Příčinami výrazně rutinního chování může být:

- Každodenní přeprava;
- Téměř jednotvárný průběh služby;
- Jen málo variované přepravní trasy;

- Podobný postup při nakládání a vykládání;
- Přeceňování sebe samého, svých znalostí a zkušeností;
- Zanedbávání dalšího vzdělávání;
- Podceňování rizik a hrožících nebezpečí;
- To, že se nám ještě nic nepříhodilo apod.

Nedostatečná koncentrace při plnění úkolů ohrožuje požadovanou bezpečnost. Cesta od rutiny k lhostejnosti je velmi krátká. A lhostejný ohrožuje nejen sebe, ale i plnění svých úkolů, své spolupracovníky, svůj podnik a své pracovní místo, neboť důsledkem závažnějšího pochybení může být i propuštění.

Zkušenost, pocit odpovědnosti a vnitřní disciplína, jakož i další vzdělávání a zdokonalování jsou těmi faktory, které nedají rutině žádnou šanci. O bezpečnosti nelze totiž diskutovat.

Nepřítel bezpečnosti se jmenuje: „RUTINA!!!“

Tedy platí: **Stále být na pozoru a nic nepřenechávat rutině!**

3.7 Úkoly CD v souvislosti s přepravou peněz

Vedoucí přepravy má úkoly před přepravou, během ní a po jejím skončení. Koordinuje nasazení jednotlivých osádek, vykonává kontrolu správného provádění přeprav a je tím, na kterého se osádky obracejí.

3.7.1 Před přepravou

- Vyhotovení denních plánů jízdy;

- Disponovat personálem a vozidly;
- Vydávat výzbroj a výstroj;
- Dohlížet na převzetí peněz a jiných cenností osádkou, pokud byly přes noc uloženy (deponovány) u firmy a mají být dále přepravovány;
- Nasazovat zajišťovací skupiny, pozorovatele (sledovače), „třetího muže“, který zajišťuje pracovníka přepravy;
- Další úkoly, které vyplývají ze specifík daného podniku.

3.7.2 Během přepravy

- Přebírat zprávy v telefonním a rádiovém spojení, pokud není zřízena centrála pro přebírání nouzových volání a rádiových zpráv;
- Informovat nasazené osádky o změnách v původních dispozicích, o stavu dopravy apod.
- Přijímat opatření při vyhlášení poplachu;
- Koordinovat opatření s místní policejní služebnou;
- Mít v rezervě náhradní personál a vozidla;
- Plánovat jízdy pro příští dny.

3.7.3 Po skončení přepravy

- Odebrat předměty a listiny vydané před jízdou;
- Provéřit připravenost personálu a vozidel pro plánovaná nasazení v příštích dnech;
- Zkontrolovat kvitance (stvrzenky), zda byly správně vystaveny a podepsány při předávání a přebírání peněz;
- Dohlížet na předávání a přebírání peněz, pokud mají být deponovány v podniku;
- Analyzovat průběh nasazení spolu s členy osádky.

V interních směrnících přepravních podniků musí být obsažena ustanovení, co vše má být překontrolováno před jízdou a při odstavení vozidla. Údaje se podchycují do „kontrolního listu“ na příslušném formuláři.

Zapamatujme si, že kontrolní listy je třeba ihned projednat, když se před jízdou zjistí nedostatky, eventuálně chceme provést potřebná opatření.

3.8 Chování osádky před přepadením

Osádka především nesmí vykonávat svou přepravní činnost rutině. Naopak musí svědomitě zjišťovat při nakládání, vykládání i během jízdy, zda není přeprava pozorována nebo sledována potencionálními pachateli.

3.8.1 Opatření proti pozorování

Pozorováním rozumíme stacionární činnost osádky při nakládání a vykládání, při dotaci bankomatů apod., kdy se vizuálně a akusticky přesvědčuje, zda ji nepozorují podezřelé osoby, které by ji mohly ohrozit hned nebo v budoucnu, tj. při dalších transportech.

S příznaky pozorování ze strany potencionálních pachatelů se může osádka setkat i tehdy, předstírají-li pachatelé, že telefonují z budky, čekají na nástupišti městské hromadné dopravy, čekají na někoho v zaparkovaném autě, jsou pouliční prodavači, stavebními dělníky či údržbáři na silnicích apod. To vše musí umět osádka odpozorovat a opakuje-li se tato činnost podezřelých osob, včas upozornit svou centrálu (ta může změnit trasu nebo učinit jiné opatření). [2, 3]

3.8.2 Opatření proti sledování

Potenciální pachatelé mohou sledovat pěšky pěšího kurýra nebo vozidlem osádku s transportním vozidlem apod. Profesionální sledování je pro pachatele náročné jak odborně, tak počtem osob, vozidel a spojovací technikou.

Podezření, že jsme sledováni, by měly vyvolat tyto obecné příznaky:

- Osoba nebo dopravní prostředek se pohybuje jako my a zastaví se, když se zastavíme my;
- Váhání a vyhýbaní se osob aut tak, aby se s námi přímo nesetkaly;
- Stejnou osobu nebo týž dopravní prostředek jsme viděli dvakrát nebo vícekrát na dvou nebo více místech, a to i po dvou či více změnách směru chůze nebo jízdy.

Příznaky pěšího sledování

Ke zjištění těchto příznaků se využívají tzv. kontrolní body (pasáže a průchody mezi ulicemi, krátké úzké uličky, ulice a chodníky s malou frekvencí, obchody nebo budovy se skleněnými stěnami umožňující pohled na ulici, stanice MHD apod.).

Za osobu, která nás sleduje, můžeme považovat toho:

- kdo se za námi otáčí, pohybuje se kolem nás nebo odvrací tvář, když se na něj podíváme;
- váhá nebo otáčí se, když vstupuje do budovy, kam jsme právě vstoupili my;
- Běží;
- opouští vnitřní prostory budovy hned za námi;
- zastavuje se a opět se dává do pohybu podle našeho rytmu;
- vystupuje z vozidla v okamžiku, kdy tak činíme my, nebo nás ze svého vozidla

pozoruje a vystupuje se zpožděním;

- částečně si maskuje obličej (pokrývka hlavy, šála, brýle apod.).

Pokud nás sleduje více osob nebo používají i vozidlo, mohou se pohybovat ve větší vzdálenosti od nás, před námi nebo v protisměru.

Sledování vozidlem

Za sledující vozidlo můžeme považovat např. takové, které:

- Projíždí kolem nakládání (vykládání) a zastaví opodál;
- Se rozjíždí za námi při výjezdu od uzlových bodů;
- Se zastavuje a rozjíždí stejně jako naše vozidlo;
- Jede v naší blízkosti příliš pomalu nebo rychle, dělá nevyzpytatelné pohyby nebo prudce zastavuje;
- Dává signál k odbočení a pak neodbočí nebo za námi projíždí křižovatku na červenou;
- Udržuje stále stejnou vzdálenost od našeho vozidla i při měnícím se rytmu naší jízdy;
- Před křižovatkou řízenou světly se nám vždy co nejvíce přiblíží a zařadí se do stejného jízdního pruhu;
- Se provozu očividně ukrývá za jiná vozidla;
- Se dopouští stejných dopravních přestupků, např. nás sleduje do jednosměrné ulice v protisměru, náhle otočí do protisměru jako my;
- Má nečitelnou SPZ a jeho osádka hovoří telefonem, snaží se zakrýt obličej, dává znamení světly apod.

Opatření ke znesnadnění pozorování a sledování

Pozorování a sledování lze pachatelům znesnadnit nepravidelností:

- Doby odjezdů (odchodů) a příjezdů;
- Ve složení a počtech přepravních skupin a změnami v jejich civilním oblečení;
- Místa a způsobu nakládání a vykládání, rychlostí činnosti v těchto místech;
- Používaných tras.

Na příznaky zájmu o činnost přepravní skupiny je nutno okamžitě reagovat takto:

- zrychlíme, zpomalíme, odbočíme apod., abychom si ověřili, zda a jak budou podezřelá vozidla nebo osoby reagovat na změnu našeho chování;
- posoudíme, zda jde o místa vhodná k napadení z hlediska přehlednosti, zástavby, komunikací apod.;
- odhadneme počet podezřelých osob a vozidel, jejich možnou palebnou sílu a posoudíme celkovou frekvenci provozu v místě a okolí;
- hrozí-li bezprostřední napadení (vytlačování nebo zastavování přepravního vozidla, nápadně rychlé přibližování osob apod.), okamžitě se připravíme na obranu, vyrozumíme CD, snažíme se uniknout z místa, změnit trasu apod.

O podezřelých jevech musí přepravní skupina vždy neprodleně informovat CD, v evidentně závažných případech i policii.

Pracovníci přepravy musí být k rozeznání podezřelých příznaků během přepravy speciálně školeni a cvičeni. Pracovník musí být schopen své poznatky registrovat z hlediska místa, času, popisu osob a vozidel, co nejrychleji je hlásit CD a podle okolností sám rozhodnout, jaká taktická opatření přijmout a realizovat.

Po rozeznání podezřelých jevů následuje tedy zpracování informace (profiltrování informace, selekce informací, předání informací a provedení taktických protiopatření). Dobrý předchozí výcvik pracovníků přepravy napomáhá tomu, že dovedou správně reagovat vědomě nebo i automaticky. V této souvislosti si nelze nepřipomenout to, že řada faktorů negativně ovlivňuje reakce členů přepravní skupiny na podezřelé jevy, např. únava,

stres, depresivní nálada, požití alkoholu či léků, porucha smyslových orgánů, nesprávné chování apod. Každý člen přepravní skupiny musí vědět, co v situacích psychického a fyzického přetížení může vést k neadekvátnímu chování a k chybným motorickým reakcím.

Je-li nebezpečí rozeznáno včas, vystačí často k ochraně únikové prostředky, naopak při příliš pozdě zjištěném nebezpečí musí být nasazeny k obraně prostředky mnohem důraznější. Je v zájmu přepravní skupiny, jejího zaměstnavatele, objednavatele přepravy i celé společnosti, aby se nutnosti razantních způsobů ochrany předcházelo, neboť zpravidla po jejich použití bývají vznášeny i právně relevantní námitky proti zvolenému způsobu ochrany. [3]

3.9 Chování osádky při přepadení

3.9.1 Přípravenost osádky na přepadení

Lze rozlišit 5 stupňů bdělosti a pohotovosti, tj. připravenosti člověka na nebezpečnou situaci:

první stupeň – osádka si neuvědomuje okolí

Tento stupeň by se v přepravě peněz neměl vůbec vyskytovat, neboť je pro přepravu krajně nebezpečný.

druhý stupeň – osádka si všeobecně uvědomuje okolí

To je stupeň, v němž by se minimálně měli všichni členové osádky nacházet nepřetržitě po dobu přepravy.

třetí stupeň – osádka si zvýšeně uvědomuje okolí

To je stupeň, ve kterém se mají členové osádky nacházet v rizikových místech a situacích (při nakládání, vykládání, přenosu peněz na nechráněných místech apod.).

čtvrtý stupeň – vnímání a pochopení konfliktní situace

Situace vyžaduje okamžité řešení – buď se vzdát nebo se pokusit uniknout nebo klást aktivní odpor v mezích nutné obrany. Pracovníci přepravy se dostávají do stresu, který obvykle negativně ovlivňuje jejich rozhodnutí a jednání. Proto ne každý člověk je vhodný pro toto povolání. Napomoci však může dobrá praktická příprava členů osádky včetně výcviku v modelových situacích.

pátý stupeň – šok

Překvapení člověka může být tak silné, že není schopen vůbec reagovat (momentální neschopnost uvažovat a jednat). Takovým situacím je třeba předcházet výběrem pracovníků, jejich školením a výcvikem.

3.9.2 Řešení kritických situací

Za kritickou považujeme situaci, která ohrožuje životy a majetek, překvapí nás a vyžaduje naši okamžitou reakci.

Dojde-li k útoku na přepravu peněz, platí jako hlavní zásada to, že přednost má ochrana života a zdraví před jinými hodnotami.

Tuto zásadu je třeba si však vykládat tak, že pracovníci přepravy musí učinit vše, co je legálně možné k odvrácení útoku, k ochraně vlastního života a zdraví i života nezúčastněných osob, jakož i k ochraně přepravovaných zásilek, tedy ke splnění uložených pracovních úkolů.

Faktory ovlivňující volbu reakce:

- konkrétní okolnosti, jak je vnímá napadený (jak a kde je útok veden, kolika pachateli, jakými zbraněmi, co hrozí, reálnost nebezpečí);
- psychologická charakteristika napadeného (soupeřivost, odolnost, slabost apod.);
- úroveň připravenosti k odvrácení útoku (bdělost a pohotovost v okamžiku útoku, odborné znalosti, fyzická a psychická kondice, stupeň ovládání střelné zbraně a střelby, ovládání sebeobranných technik apod.).

3.9.3 Chování osádky v akutní situaci

V situaci akutního nebezpečí se mají chovat členové přepravní skupiny takto:

- Ovládnout se, zůstat klidní, zachovat si klidnou hlavu;
- Neriskovat nic, co by mohlo být pro osádku vozidla nebezpečné;
- Ponechat vozidlo uzamčené, aby nedošlo k vzetí rukojmích;
- Vštípit si poznávací znaky pachatelů a vozidla;
- Bezprostřední obrana není účelná;
- Volit obranu spuštěním „tichého poplachu“, čímž je vyrozuměn CD, který pak může odposlechnout také rozhovory ve vozidle a kolem něj;
- Pořídit poznámky, resp. nákresy, které pak mohou pomoci při rekonstrukci činu a průběhu vzniku škod;
- V případě možnosti spustit zvukový poplach. Zapne se siréna umístěná na vozidle,

varovné blikající zařízení a světlomety vozidla, které se v krátkých intervalech rozsvěčují a zhasínají a plní funkci světelných signálů;

- Předat CD věcně krátkou, ale precizní informaci o stavu akutní situace, aby bylo možno zařídit rychlou a účinnou pomoc zvenčí. [2, 3]

3.9.4 Chování osádky při napadení přepravního vozidla střelbou

- Okamžitě podat hlášení CD i policii;
- Ujet ze zóny ohrožené střelbou vyšší rychlostí než 60 km/hod.;
- Nelze-li ujet a víme-li již, odkud se střílí, zastavíme vozidlo tak, aby mohlo být využito ke krytí;
- Urychleně opustíme vozidlo a zaujmeme za ním pozici pro střelbu;
- Pokud střelba pokračuje i po zastavení vozidla, střelbu opětuje již při jeho opuštění, abychom kryli únik z vozidla;
- Pokud jsou alespoň dva členové skupiny ozbrojeni, ve střelbě se střídají (jeden střílí, druhý pozoruje okolí a eventuálně přebíjí zbraň);
- Pozice za vozidlem je jen přechodná, snažíme se přemístit do bezpečnějšího krytu, pohybujeme se však jeden po druhém, tedy nikoliv současně.

3.9.5 Chování jako rukojmí

Situace rukojmích zajatých při přepadení PPC je v zásadě zvládnutelná. Dostane-li se jeden člen přepravní skupiny do zajetí pachatelů, platí pro jejich chování tyto zásady:

- Snažíme se zachovat klid;
- I když je to těžké, přijmeme svoji situaci, věřme pevně ve svou záchranu a čekejme;
- Nejhorší jsou první chvilky zajetí – pro nás i pro pachatele. Neprovokujme ho!

- Dodržujeme instrukce vězňů a nebude nám hrozit další nebezpečí. Pachatel se chce dostat se svízelné situace bez komplikací. Máme pro něj cenu pouze tehdy, jsme-li naživu;
- Komunikujeme podle známých instrukcí (klidně, pevně a tišeji než pachatel, stručně a srozumitelně, neurážet ho, technika „ozvěny“, nenapodobovat scénáře akčních filmů apod.);
- Máme-li vážné zdravotní problémy, upozorníme pachatele na ně;
- Buďme ostražití, všímáme si, co se děje, ale vyhneme se nápadnému a upřenému pozorování pachatele, mohl by se stát podezřivým a nebezpečným;
- Nenabízíme pachateli aktivní spolupráci. Rukojmí, který na sebe poutá pozornost pachatele, bývá nejvíce ohrožen;
- Dojde-li zásahu policie, zůstaňme v klidu. Máme-li volný pohyb, zaujmeme polohu „vzdávám se“ a vyčkejme pokynů policie;
- Bude-li nám po události nabídnuta psychologická pomoc, využijme ji.

Vyskytují se případy, kdy je policie okolnostmi donucena zneškodnit pachatele cíleným smrtelným výstřelem. [3]

3.10 Chování osádky po přepadení

Ze zobecněných praktických zkušeností byla vyvozena tato pravidla pro chování členů přepravní skupiny po přepadení:

- Poskytnout pomoc zraněným a přivolat lékařskou pomoc, je-li to nutné;
- Událost ihned oznámit policii a CD, pokud se to již nestalo;
- Ponechat situaci na místě činu v původním stavu až do příjezdu policie. Zajistit bezpečný provoz umístěním výstražného trojúhelníku, pokyny ostatním účastníkům silničního provozu apod. Zajistit ochranu převážených peněz a cenností, pokud nebyly odcizeny. Snažit se nepoškodit žádné stopy;
- Požádat svědky přepadení, aby setrvali do příchodu policie a pokud s některý

- z nich nemůže zdržet, poznamenat si jeho osobní údaje a číslo telefonu;
- Zajistit místo události, tj. zabránit vstupu všem s výjimkou poskytnutí pomoci zraněným osobám;
 - Nevyměňovat si vzájemně své poznatky, aby nedošlo ke vzájemnému ovlivnění stop o události, uchovaných ve vědomí (paměti);
 - Došlo-li použitím střelné zbraně ke zranění nebo usmrcení útočníka, poradit se svým právníkem před výslechem do protokolu u vyšetřovatele. [3]

3.11 Rozbor skutečné události při přepravě peněz a cenností

3.11.1 Přepadení pancéřového vozidla

Pancéřové vozidlo bezpečnostní agentury Group 4 Securitas, které dne 16.12.2002 v dopoledních hodinách převáželo finanční hotovost 150 miliónů korun bylo přepadeno a celá hotovost byla uloupena.

Pancéřový Mercedes bezpečnostní firmy Group 4 Securitas, který dopoledne toho dne po deváté hodině převážel v Praze 6 ze Citibank finanční hotovost 150 miliónů korun, byl krátce po odjezdu z banky na Evropské ulici přepaden neznámými lupiči. Trojice pachatelů zablokovala osobním vozidlem Volkswagen cestu obrněné dodávce a donutila její osádku pod pohrůžkou použití výbušniny a střelných zbraní, aby vozidlo zastavila a z vozidla vystoupila. Celou osádku pak lupiči uzamkli v zadní části obrněného vozu. S vozidlem odjeli k Jivinskému rybníku poblíž Řeporyjské spojky. Zde přenesli peníze do osobního vozidla značky Volkswagen Golf a s lupem odjeli k obci Nenačovice u Berouna. Tady osobní vozidlo opustili a následně jej zapálili. Na tomto místě také jejich stopa končí.

Pracovníci bezpečnostní agentury neutrpěli žádnou významnou újmu. Bezpečnostní agentura Group 4 Securitas je pro případ odcizení finanční hotovosti při převozu pojištěna.

3.11.2 Bezpečnostní opatření v návaznosti na loupež

Prestižní Evropská asociace přepravců peněz (ESTA) prováděla analýzu loupeže. Kromě této asociace vyhodnotila loupež i agentura Group 4 Securitas, které obrněný vůz patřil. Zkušenosti z loupežného přepadení tak vedou ke změnám některých standardů pro přepravu peněz. Z dostupných informací zatím vyplývá, že G4S nic nezanedbala a ani její posádka nepochybila. Posádky vozů bývají sestavovány pokaždé jinak, často počítačem. Podobně se upravují i přepravní trasy. Posádka navíc nikdy nezná převáženou částku. Přebírá pouze zapečetěný pytel, kontejner či jiné zavazadlo smluvně dohodnuté na přepravu peněz.

V návaznosti na událost z 16.9.2002, kdy bylo přepadeno obrněné vozidlo a uloupeno 150 mil. Kč, které byly převáženy, byla realizována bezpečnostní opatření pro snížení možného rizika. Například bylo uspišeno zadání na vývoj a implementaci komplexnějšího systému zabezpečení a evidence zásilek. Posádky vozů byly znovu důkladně proškoleny o balistické odolnosti vozidel. Byl dopracován manuál chování v krizových situacích. S výrobci obrněných vozidel byli v jednání možnosti doplnění dalších bezpečnostních prvků. [8]

4 TRENDY VÝVOJE SMĚŘUJÍCÍ K VĚTŠÍ BEZPEČNOSTI PŘEPRAVY PENĚZ A CENNOSTÍ

V oblasti soukromých bezpečnostních služeb jsou technologické změny velmi rychlé a časté.

Umožňují zmírnění pracovní zátěže a zdokonalení bezpečnosti zaměstnanců. Změny umožňují rovněž větší rozmanitost a vyšší kvalitu poskytovaných služeb. Přinášejí s sebou nejen zvýšení kvalifikace, ale i možnost služebního postupu. [10]

ZÁVĚR

Pro svou bakalářskou práci jsem si zvolil rizikové faktory přepravy peněz a cenností. Přeprava peněz a jiných cenností je v průmyslu komerční bezpečnosti (PKB) nejrizikovější formou podnikání. Vysoká rizikovost by měla být vyvážena přiměřeným ziskem. Tento faktor si často zákazník neuvědomuje a tyto služby řadí do služeb doplňkových či pomocných..

Při provádění PPC je potřeba respektovat některé zásady, které mají velký vliv na výkon a celkový efekt této činnosti. Je to především zásada bezpečnosti, která nám velí co nejpečlivěji a nejzodpovědněji stanovit bezpečnostní rizika pro každou jednotlivou zakázku, vedoucí ke správnému stanovení postupu při PPC. Máme za úkol realizovat snížení rizika přepravy na minimum.

Podmínky PPC (jako konstrukce vozidel, nošení zbraní, vest, přileb, kufrů kontejnerů, limity přenosu a přepravy apod.) stanovují pojišťovny. SBS ani zákazník tyto podmínky nestanovují, neboť riziko škody nesou právě pojišťovny. SBS odpovídá jen když její zaměstnanci poruší pojistné podmínky.

Na zakázku a její realizaci je nezbytně nutné vybrat naprosto prověřené, spolehlivé, psychicky odolné a fyzicky schopné pracovníky, mající v tomto daném oboru odpovídající zkušenosti, jsou odborně proškoleni, pravidelně kontrolováni a psychologicky vyšetřeni.

Náš vlastní problém v ČR je umocněn tím, že je zde absence zákona o civilních bezpečnostních službách. Zatím chybí politická vůle k přijetí takového zákona. Tudíž se musíme řídit jinými právními regulativy.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Security Magazín, Praha, Family Media, ročník 2000 – 2004, ISBN 1210-8723
- [2] PROTIVÍNKÝ, Miroslav: Organizace a taktika přepravy peněz a cenností. 1. vyd. Armex Praha 1999, ISBN 80-86244-00-8
- [3] PROTIVÍNKÝ, Miroslav: Bankovní loupeže. 1. vyd. Armex Praha 2001, ISBN 80-86244-21-0
- [4] *Plchot* [online]. c2003, poslední revise 2003 [cit. 2004-12-20], Dostupné z:
<http://www.plchot.cz/vyroba_c.html>
- [5] *Fulgur* [online]. c2003, poslední revise 2004 [cit. 2004-11-15], Dostupné z:
<<http://www.fulgur.cz/fulgurz/kufry.html>>
- [6] *Fulgur* [online]. c2004, poslední revise 2004 [cit. 2005-03-20], Dostupné z:
<<http://www.fulgur.cz/fulgurz/kontejnery.html>>
- [7] *TSSH* [online]. c2005, poslední revise 2005 [cit. 2005-03-16], Dostupné z:
<<http://www.tssh.com/>>
- [8] *Group 4 Falk* [online]. c2003, poslední revise 2003 [cit. 2004-12-12], Dostupné z:
<<http://www.group4securitas.cz/303.html>>

- [9] *Technické materiály z výstavy Pragoalarm*. Praha 2004
- [10] LAUDSKÝ, Vladimír: *Technologie komerční bezpečnosti II*. 1. vyd. UTB Zlín. 2004
ISBN 80-7318-231-9
- [11] *SVOS s.r.o Přelouč* [online]. c2003, poslední revise 2004 [cit. 2004-12-28],
Dostupné z: <<http://www.armsvos.cz>>
- [12] “Úkoly profesních sdružení v oblasti prevence škod“ – Sborník dokumentů odborné
konference mezinárodního veletrhu PRAGOALARM/PRAGOSEC 2002 –
Vyd. Julius Rancso 1999
- [13] “Selecting best value – A manual for public authorities awarding contracts for
guarding security services“ – Zpracoval tým EK,CoESS a Euro-fiet r. 1999, české
vydání – Vydavatelství Julius Rancso 1999
- [14] “European Vocation Trainig manual For Basic Guarding“ - Zpracoval tým EK,CoESS
a Euro-fiet r. 1999, 1. české vydání – Vydavatelství Julius Rancso 1999, 2. české
vydání – Vydavatelství Julius Rancso 2003
- [15] “III. Evropská konference soukromých bezpečnostních služeb“ – dokumenty
konference viz Měsíčník ZABEZPEČENÍ A KRIMINALITA + Safe, únor/2002
- [16] “ Výzvy a výsledky evropského sociálního dialogu“ – Vydáno EK, CoESS a UNI-
Europa v českém jazyce pro ČR r. 2002

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

Zkr.	Vysvětlení.
SBS	Soukromé bezpečnostní služby
PPC	Přeprava peněz a cenností
CD	Centrální dispečink
PKB	Průmysl komerční bezpečnosti

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>obr. 1. Otevřené pancéřové vozidlo.</i>	25
<i>obr. 2. Některé varianty vnitřního uspořádání</i>	25
<i>obr.3. Rodgard.</i>	28
<i>obr. 4. Prestiže PM.</i>	29
<i>obr. 5. Prestiže PI.</i>	29
<i>obr. 6. Prestiže AI.</i>	30
<i>obr. 7. Standard ST.</i>	30
<i>obr. 8. Speciál KB.</i>	31
<i>obr. 9. Speciál SP.</i>	31
<i>obr. 10. Ekonomy EC.</i>	32
<i>obr. 11. Ekonomy EC.</i>	33
<i>obr. 12. Special BK.</i>	33
<i>obr. 13. Special BP.</i>	34
<i>obr. 14. Kufr PB CIT.</i>	35
<i>obr. 15. Kufr PB.</i>	36
<i>obr. 16. Kont.</i>	38
<i>obr. 17. Mini</i>	40
<i>obr. 18. Principiální schéma pohybu hotovosti a cenin.</i>	41
<i>obr. 19. Rozdělení vnějších a vnitřních bezpečnostních</i>	42
<i>obr. 20. Základní formace vozidel.</i>	67
<i>obr. 21. Sestava přijíždějící</i>	67
<i>obr. 22. Doprovodný vůz kryje prostor</i>	68
<i>obr. 23. Zatavení z dopravních důvodů.</i>	68
<i>obr. 24. Zatáčení</i>	69
<i>obr. 25. Zatáčení</i>	69
<i>obr. 26. Vystoupení</i>	69
<i>obr. 27. Vystoupení kurýra</i>	70