

Návrh taktických opatření při přepravě peněžních hotovostí

Bc. Lukáš PEŠEK, DiS.

Diplomová práce
2016



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lukáš Pešek, DiS.**
Osobní číslo: **A14503**
Studijní program: **N3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Návrh taktických opatření při přepravě peněžních hotovostí**
Téma anglicky: **Proposed Tactical Measures in Cash Transportation**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujete rešerši literatury, která se vztahuje ke zpracovávanému tématu.
2. Vymezte fenomenologické a etiologické otázky spojené s přepravou finančních hotovostí.
3. Analyzujte a diferencujte bezpečnostní rizika spojená s realizací přepravy finančních hotovostí.
4. Proveďte komparaci přepravy finančních hotovostí mezi státním a privátním sektorem.
5. Výstupy z analytické části kvalifikační práce aplikujte při zpracování návrhu opatření při přepravě s cílem eliminovat rizikové faktory.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. LAUCKÝ, Vladimír. *Technologie komerční bezpečnosti II. Vyd. 1. Ve Zlíně: Univerzita Tomáše Bati, 2004, 122 s. ISBN 80-7318-231-9.*
2. LUKÁŠ, Luděk. *Bezpečnostní technologie, systémy a management III. 1. vyd. Zlín: VeRBuM, 2013, 456 s. ISBN 978-80-87500-35-4.*
3. NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce. 1.vyd. Praha: Armex, 1993, 233 s.*
4. NOVOTNÝ, Oto a Josef ZAPLETAL. *Kriminologie. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, 451 s. ISBN 80-7357-026-2.*
5. PROTIVINSKÝ, Miroslav a Zdeněk NÁCHODSKÝ. *Organizace a taktika přepravy peněz a cenností. Vyd. 1. Praha: Armex, 1999, 169 s. ISBN 80-86244-00-8.*
6. PROTIVINSKÝ, Miroslav. *Bankovní loupeže: (přepadení bank, peněžních transportů a kriminalita v bankovníctví). Vyd. 1. Praha: Armex, 2001, 279 s. ISBN 80-86244-21-0.*

Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Mgr. Stanislav Zelinka
Ústav bezpečnostního inženýrství

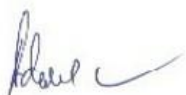
Datum zadání diplomové práce:

5. února 2016

Termín odevzdání diplomové práce:

16. května 2016

Ve Zlíně dne 5. února 2016



doc. Mgr. Milan Adámek, Ph.D.
děkan



doc. RNDr. Vojtěch Kresálek, CSc.
ředitel ústavu

Prohlašuji, že

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

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně, dne 27. 4. 2016


.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Cílem diplomové práce je vymezení problematiky, analýza a diferenciacie přepravy peněžních hotovostí státního sektoru a průmyslu komerční bezpečnosti. V praktické části jsou navržena taktická opatření k předcházení a k eliminaci dopadů krizových situací při přepravě peněžních hotovostí.

Klíčová slova: PPH, přeprava peněžní hotovosti, transport, bezpečnostní opatření

ABSTRACT

The aim of the Master`s thesis is to define the issues, analysis and differentiation of cash transportation in state sector in comparison with commercial security industry. In the practical part there are designed tactical measures to prevent and to eliminate the impact of critical situations during cash transportation.

Keywords: PPH, transport of cash, transport, security measures

Tímto bych rád poděkoval PhDr. Mgr. Stanislavu Zelinkovi za vedení, konzultace a za poskytnuté připomínky při tvorbě této diplomové práce. Dále děkuji své rodině, která se mnou měla po dobu psaní práce trpělivost.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Motto práce: Štěstí přeje připraveným.

Kdo je připraven, není ohrožen.

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 FENOMENOLOGIE PPH.....	12
1.1 CÍL PPH.....	12
1.2 OCHRANA LIDSKÉHO ŽIVOTA A ZDRAVÍ.....	13
1.3 ETIOLOGIE PPH	14
1.4 MOŽNÉ PŘÍČINY NEÚSPĚŠNÉHO SPLNĚNÍ ÚKOLU PPH	15
1.4.1 Zdravotní komplikace členů v průběhu PPH	15
1.4.2 Technická závada	15
1.4.3 Dopravní nehoda	15
1.4.4 Přepadení PPH.....	15
1.4.5 Porušení povinností členů transportu	16
2 SOUBOR BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ PŘI PPH.....	17
2.1 PERSONÁL.....	17
2.1.1 Výběr personálu	18
2.1.2 Školení a výcvik personálu	18
2.1.3 Motivace ke spolehlivosti a loajálnosti.....	19
2.2 LEGISLATIVA A ORGANIZAČNÍ PODPORA	20
2.3 TECHNICKÉ PROSTŘEDKY	21
2.3.1 Dopravní prostředky	21
2.3.2 Informační prostředky.....	23
2.3.3 Komunikační prostředky.....	24
2.3.4 Osobní ochranné prostředky	25
2.3.5 Obranné prostředky a zbraně	28
2.3.6 Zadržovací prostředky	33
2.4 INFORMACE.....	34
3 JEDNOTLIVÉ FÁZE PPH.....	35
3.1 PŘÍPRAVNÁ FÁZE.....	35
3.2 FÁZE REALIZACE	35
3.3 FÁZE VYHODNOCENÍ ÚKOLU	39
4 POVINNOSTI JEDNOTLIVÝCH ČLENŮ PPH	40
4.1 VELITEL TRANSPORTU	40
4.2 ŘIDIČ	40
4.3 ČLEN TRANSPORTU (OCHRÁNCE, DOPROVOD).....	42
4.4 KURÝR (OSOBA POVĚŘENÁ MANIPULACÍ PENĚŽNÍ HOTOVOSTI)	42
4.5 DISPEČINK	43
II PRAKTICKÁ ČÁST	44
5 ANALYTICKÁ ČÁST	45
6 NÁVRH TAKTICKÉHO OPATŘENÍ PPH VÍCE VOZIDLY	47
6.1 NÁVRH POUŽITÍ PRŮZKUMNÉHO VOZIDLA PŘI PPH	49
6.2 NÁVRH VYUŽITÍ ZÁLOŽNÍHO VOZIDLA PŘI PPH	51
6.3 MODELOVÁ SITUACE PŘEPADU TRANSPORTU PPH.....	52

6.4	TRENDY V PPH	53
7	NÁVRH TAKTICKÉHO OPATŘENÍ PPH PŘI SILNIČNÍ POLICEJNÍ KONTROLE	55
7.1	OVĚŘENÍ PRAVOSTI POLICEJNÍ HLÍDKY	56
7.2	NÁVRH TAKTICKÉHO POSTUPU S VOZIDLEM S BALISTICKOU OCHRANOU	58
7.3	NÁVRH TAKTICKÉHO POSTUPU PŘI NAPADENÍ TRANSPORTU	59
7.4	NÁVRH TAKTICKÉHO POSTUPU S VOZIDLEM BEZ BALISTICKÉ OCHRANY	60
8	NÁVRH TAKTICKÉHO OPATŘENÍ PPH PŘI TECHNICKÉ ZÁVADĚ A DOPRAVNÍ NEHODĚ.....	63
8.1	TECHNICKÁ ZÁVADA	63
8.1.1	Technická závada na dopravním prostředku.....	63
8.1.2	Technická závada na ostatních technických prostředcích	64
8.2	DOPRAVNÍ NEHODA.....	65
9	PRAKTICKÉ NEGATIVNÍ POZNATKY V RÁMCI PPH.....	67
9.1	OZNAČENÍ ČLENŮ TRANSPORTU	67
9.2	OCHRANA ZRAKU A SLUCHU	67
9.3	UMÍSTĚNÍ A NOŠENÍ PLYNOVÝCH MASEK.....	68
9.4	VÝBAVA PŘI ZVÝŠENÉM RIZIKU	68
9.5	OZNAČENÍ VOZIDEL NA STŘEŠE VOZU.....	69
9.6	NASAZENÍ GPS LOKÁTORŮ.....	70
9.7	KOMUNIKACE S DISPEČEREM, KOORDINÁTOREM ČI OPERAČNÍM DŮSTOJNÍKEM	71
9.8	OSTATNÍ POZNATKY V RÁMCI PPH	72
	ZÁVĚR	73
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	75
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	78
	SEZNAM OBRÁZKŮ	79
	SEZNAM PŘÍLOH	80

ÚVOD

Přeprava peněžních hotovostí a cenin je velmi specifická činnost v rámci bezpečnosti.

Přeprava cenností se uskutečňuje ve státním sektoru, ale i v privátním sektoru, v průmyslu komerční bezpečnosti (dále jen PKB). Státní sektor provádí přepravu peněžních hotovostí a cenin zejména k zabezpečení vlastní činnosti a potřeb, případně pro zabezpečení ochrany vysokých částek, například Policie České republiky provádí přepravu peněžních hotovostí pro ČNB. V PKB provádí přepravu peněžních hotovostí či cenin společnost, která uzavře smluvní vztah s objednavatelem a převezme odpovědnost za přepravu zásilky v rámci rozsahu pojistné smlouvy.

Státní sektor je pro tuto práci definován bezpečnostními sbory (dle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace) a Ozbrojenými silami České republiky (Armáda České republiky, Hradní stráž a Vojenská policie). Průmysl komerční bezpečnosti je zde definován bezpečnostními agenturami zabývajícími se převozem peněžních hotovostí a cenin.

Česká republika se v PKB potýká s problémem legislativní opory. Doposud nebyl schválen zákon o PKB. Zda by účinnost zákona o PKB vedla ke zkvalitnění služeb, není součástí této práce. Faktem zůstává, že PKB požaduje pro pracovníky specializované činnosti, jakou je přeprava peněžních hotovostí či cenin, obdobné předpoklady jako státní sektor, ale motivace především v platových náležitostech není srovnatelná.

Motivace zmocnit se, neoprávněně si přivlastnit cizí cenné předměty, je stará jako lidstvo samo. V každé době, v každé společnosti se vyskytují lidé, kteří se pokouší zmocnit či se již zmocnili cizí věci. Pokud se k tomu přidá násilí či pohrůžka násilím, jedná se o loupežné přepadení. Tato násilná a majetková trestná činnost je úzce spjata s přepravou peněžních hotovostí a cenin. Právě tato přeprava může někoho natolik lákat, že podstoupí jisté riziko a cenností se snaží zmocnit, v některých případech úspěšně. Rostoucí trend tohoto typu násilné kriminality může být v závislosti na ekonomickém vývoji společnosti, na rostoucím počtu osob s trestní minulostí, na morálním úpadku společnosti, na stupňujícím se násilím či na jiných negativních jevech dané společnosti.

Tato práce má sloužit jako podpora pro bezpečnostní sektor, a to jak státní či komerční, který se zabývá specifickou činností, jako je přeprava finančních hotovostí a jiných cenin. V České republice pro tuto problematiku není mnoho odborné literatury či zdrojů. Jedná se o velmi rizikovou činnost a možné postupy se stávají součástí vnitřních bezpečnostních opatření v daných organizacích. Navíc informace obsažené v těchto podporách jsou prezentovány a distribuovány tak, aby neposkytly návod pro druhou stranu. Tedy, aby místo nástroje, který bude zvyšovat bezpečnost, se uváděné informace nestaly návodem, jak přepravu ohrozit.

Cílem diplomové práce je návrh taktických opatření při přepravě peněžních hotovostí.

V teoretické části této diplomové práce jsou vymezeny základní pojmy do problematiky přepravy peněžních hotovostí a cenin, jako je například: definování souboru bezpečnostních opatření, formulování jednotlivých fází přepravy a popis činností osob začleněných do transportu. Práce analyzuje a diferencuje bezpečnostní rizika spojená s realizací přepravy peněžních hotovostí. Návrhy taktických opatření s cílem eliminovat rizikové faktory jsou uvedeny v praktické části. Jedná se o postupy předcházení či účinného řešení při vzniku mimořádné události v rámci přepravy peněžních hotovostí či cenin. Popisované návrhy vychází z výstupu analýzy a diferenciaci bezpečnostních rizik spojených s přepravou finančních hotovostí. Tyto návrhy vychází z praxe, ověřené empirií autora diplomové práce. Jedná se o efektivní využití více vozidel, činnost při silniční policejní kontrole, činnost při závadě na technickém prostředku v rámci transportu a základní postup při dopravní nehodě. V neposlední řadě jsou stručně zmíněny negativní poznatky z praxe. V průběhu celé práce je prováděna komparace mezi státním a privátním sektorem.

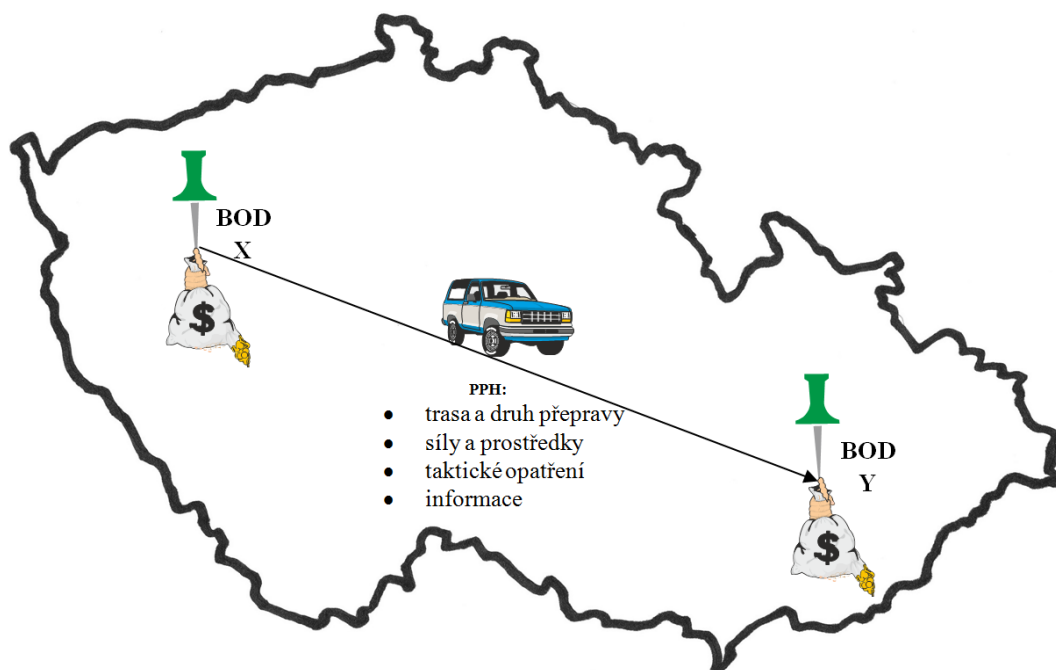
I. TEORETICKÁ ČÁST

1 FENOMENOLOGIE¹ PPH

Přeprava peněžní hotovosti (dále jen PPH) je definována jako přeprava cenných předmětů z počátečního místa do koncového místa za použití určitých bezpečnostních opatření. V některé literatuře se lze setkat s pojmem přeprava peněz a cenností (PPC). Lze tedy přepravovat peněžní hotovosti (bankovky, mince), cenné papíry (např. akcie), drahokamy, šperky, umělecké předměty (např. obrazy, sochy), podklady duševního vlastnictví (technická dokumentace, software) či ostatní ceniny (např. kolky, známky) atd. Ačkoli pojem PPC je obecnější, pod cennostmi lze zahrnout vše výše uvedené, pro tuto práci jsou pojmy PPC = PPH = PFHC (přeprava finančních hotovostí a cenností) = CIT (cash in society) rovnocenné.

1.1 Cíl PPH

Cílem PPH je bezpečně, úspěšně a efektivně přepravit transportní zásilku z bodu X (počáteční místo) do bodu Y (koncové místo), graficky znázorněno na obrázku (Obr. 1).



Obr. 1. Grafické znázornění PPH. [zdroj: vlastní]

¹ Fenomenologie – vymezení základních pojmů, problematiky, fenoménů, příznaků a úkazů.

- **Bezpečně** - pod pojmem bezpečně se zde rozumí soubor bezpečnostních opatření při PPH vůči působícím i potenciálním hrozbám.
- **Úspěšně** - přesun ve stanoveném čase, ve stanovené kvalitě.
- **Efektivně** - vynaložené náklady vůči souboru bezpečnostních opatření při PPH.

Na pojem efektivně lze nahlížet jak ve státním sektoru, tak i PKB.

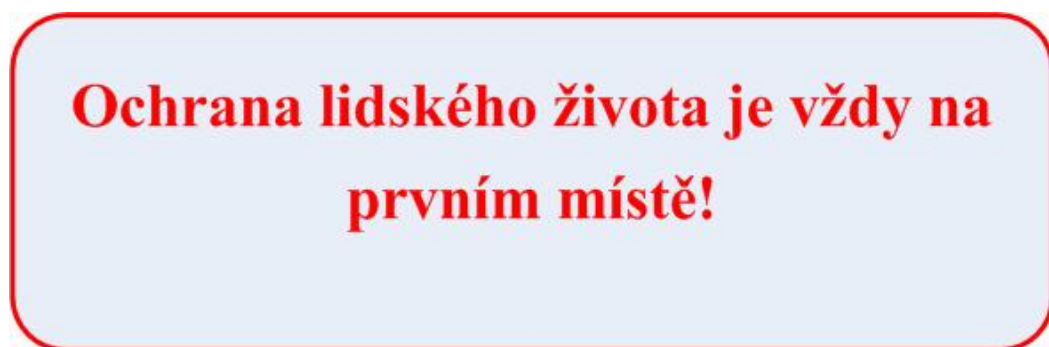
Ve státním sektoru se zejména jedná o adekvátní nasazení sil a prostředků k hodnotě přepravy. Nicméně se lze často setkat s nasazením sil a prostředků, které převyšují hodnotu přepravy. Především z důvodu oklamat a hlavně zastrašit potenciálního útočníka, tzv. demonstrace síly. Nebo na základě informací či indicií dochází ke zvyšujícímu se riziku přepadení, a tedy dochází k navýšení sil a prostředků.

V PKB se také jedná o adekvátní nasazení sil a prostředků k hodnotě přepravy, zde se však pohybujeme v oblasti podnikání v oboru bezpečnosti a cílem každého podnikání je kladný hospodářský výsledek - zisk, tedy rozdíl mezi výnosy a náklady. V současnosti je velmi obtížné zajistit komplexní soubor bezpečnostních opatření a současně vykazovat kladný hospodářský výsledek.

1.2 Ochrana lidského života a zdraví

Při jakékoliv činnosti, nejen v oblasti bezpečnosti či PPH, je nutné si vždy uvědomit:

- na prvním místě je ochrana života a zdraví člověka, jak zobrazuje obrázek (Obr. 2) Priorita lidského života.

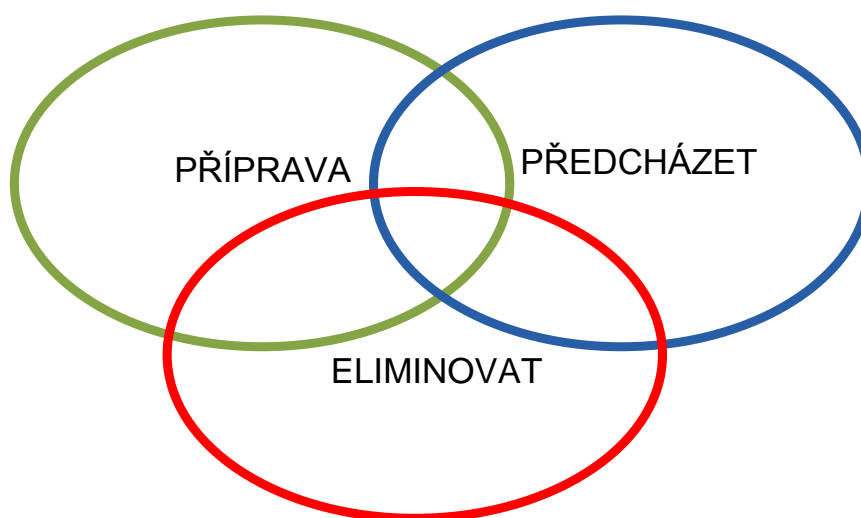


Obr. 2. Priorita lidského života. [zdroj: vlastní]

1.3 Etiologie² PPH

Základním předpokladem zdárného splnění úkolu PPH je to, že členové transportu musí činit maximum v rámci legality k ochraně transportu. Základem jsou následující tři pilíře, uvedené na obrázku (Obr. 3).

- **Kvalitní příprava** (výběr, výcvik, školení personálu, příprava techniky, taktické postupy, výběr tras).
- **Předcházení mimořádným událostem** (zdravotní komplikace členů transportu, technické závady na technice, účast na dopravní nehodě, útoku či přepadení transportu - např. zvolením vhodné trasy) pomocí preventivních opatření. Předcházet problémům při PPH je možné za předpokladu včasných, přesných a aktuálních informací.
- **Eliminace dopadů** (v případě vzniku mimořádné události efektivně eliminovat vzniklé dopady).



Obr. 3. Pilíře k úspěchu PPH. [zdroj: vlastní]

² Etiologie - hledání, vysvětlení příčin.

1.4 Možné příčiny neúspěšného splnění úkolu PPH

1.4.1 Zdravotní komplikace členů v průběhu PPH

Ve státním sektoru i PKB může dojít v průběhu plnění úkolu ke zdravotním komplikacím některého z členů transportu. Velitel transportu (zástupce) na základě vyhodnocení akutnosti zdravotní komplikace informuje dispečink, případně ZZS. Následně přijímá další opatření, která konzultuje s dispečinkem, aby minimalizoval neúspěšné splnění úkolu.

Před samotným zahájením transportu je nutné ověřit zdravotní stav a způsobilost členů. Tímto opatřením lze snížit riziko zdravotní komplikace v průběhu PPH.

1.4.2 Technická závada

Při vzniku této mimořádné události je nutné mít již předem připravený postup, alternativní scénář, jak na vzniklou událost reagovat. V první řadě je povinností informovat dispečink. Poté činit potřebná opatření k zajištění PPH. Více popsáno v 8.1.

1.4.3 Dopravní nehoda

Postup při účasti na dopravní nehodě je popsán v kapitole 8.2.

1.4.4 Přepadení PPH

Přepadení, útok na transport, patří mezi základní rizika v této oblasti. Z analýzy přepadení uvedených v příloze P I vychází, že se jednalo o předem připravenou a plánovanou akci dvou a více pachatelů. Největší riziko hrozí od profesionálních pachatelů, kteří jsou dokonale připraveni ve všech směrech. Spontánní přepadení jsou méně pravděpodobná, nelze je však zcela vyloučit. Jejich možná úspěšnost je nízká. Přepadení lze rozčlenit na [1] [2]:

- **Využití „chodníkového rizika“** – jedná se o přepadení při nakládání či vykládání peněžní hotovosti. Často za použití paralyzujícího prostředku (např. slzotvorné látky).
- **Zablokování, útok na transportní vozidlo** – dochází v průběhu přesunu na pozemních komunikacích. Násilné zastavení vozidla, následně je posádka donucena k otevření, pod pohrůžkou použití zbraně (včetně velkorážní nebo pancéřové pěsti), ručního granátu či trhavin.

- **Jiné způsoby** - jedná se o různé maskované taktiky pachatelů například: léčky, fingované policejní kontroly, předstírané práce na vozovce, fingované dopravní nehody.

V novodobé historii ČR (od 1993) nejsou informace o přepadení PPH prováděných státním sektorem. Naopak transporty cenin PKB byly již mnohokrát podrobeny zkoušce přepadení. Na základě analýzy a diferenciaci těchto přepadení, které jsou cenným zdrojem informací i pro státní sektor, je možné zvyšovat předpoklady k úspěšnému dokončení úkolu **souborem bezpečnostních opatření**.

Při přepadení je nutné si uvědomit, že pachatel má vždy výhodu překvapení. Proto je nutné co nejdříve na vzniklou situaci zareagovat a následně činit efektivní opatření. Mimo jiné ihned informovat dispečink o vzniklé situaci. Pokud to situace dovoluje, přepravní skupina se nejdříve snaží opustit místo napadení. Velitel transportu rozhoduje o postupu na základě vyhodnocení situace v daném místě a čase. Některé z možných návrhů taktických opatření jsou popsány v praktické části této práce.

1.4.5 Porušení povinností členů transportu

Nedodržení či porušení povinností členů transportu může vést k neúspěšnému splnění úkolu či ke vzniku mimořádné události při transportu. Chyby lidského faktoru jsou přítomné ve státním sektoru i PKB, ale vždy je podstatné učinit taková opatření, aby jejich dopady měly minimální vliv na narušení PPH.

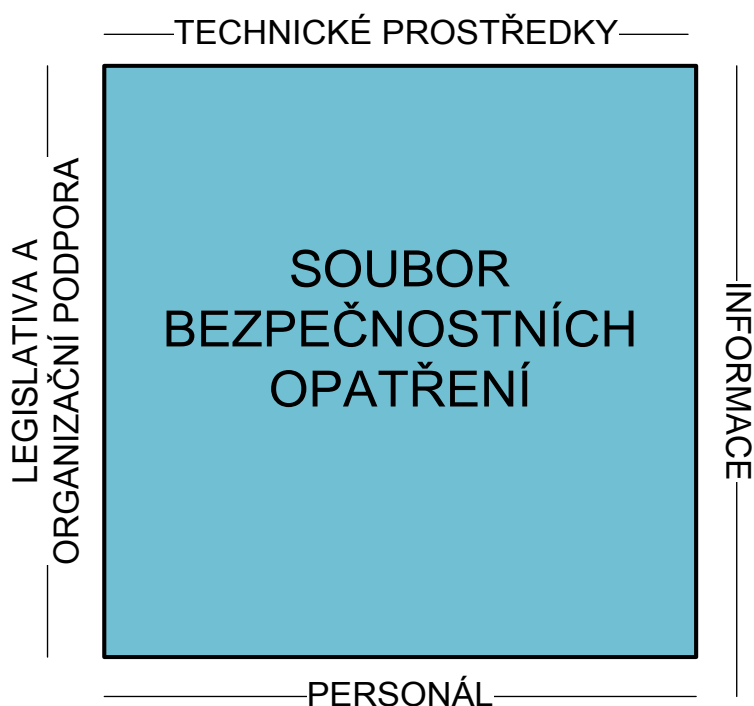
Zde jsou uvedeny některé z častých problémů posádky transportu, a to jak ve státním sektoru, tak i PKB:

- neznalost oprávnění, povinností a postupů;
- nevybavenost a nepřípravenost posádky;
- nesoustřednost, nepozornost posádky při plnění úkolu;
- monotónnost při plnění úkolů, rutinní postupy, ztráta soustředění;
- nedodržení stanovených postupů, včetně nedodržení stanovených tras či zastavení (odstavení) vozidla mimo rámec plnění úkolu;
- **nedodržení mlčenlivosti v rámci PPH.**

Pro úspěšné splnění úkolu PPH, při vzniku mimořádné události, je třeba jednat vždy obezřetně, přemýšlet o svém jednání a možných důsledcích, zachovat klid a rozvahu, ale při tom jednat v přiměřené rychlosti k nastalé události.

2 SOUBOR BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ PŘI PPH

Soubor bezpečnostních opatření si lze představit jako jednotlivé strany čtyřúhelníku. Ideální stav je, pokud jsou jednotlivé bezpečnostní opatření vyvážené, (strany stejně dlouhé - **bezpečnostní čtverec**), jak je zobrazen na obrázku (Obr. 4). Určování délky stran je relativní, význam bezpečnostního čtverce představuje vyváženost jednotlivých bezpečnostních opatření. Vliv na délku jednotlivých stran má nejen kvantita, ale i kvalita opatření.



Obr. 4. Soubor bezpečnostních opatření. [zdroj: vlastní]

2.1 Personál

Při specializované činnosti, jakou je PPH, je přikládán velký význam na personální obsazení. Na personál je kladen rozsáhlý soubor požadavků. Fyzické (zdravotní stav, kondice), psychické (odolnost stresu, adekvátní reakce na vzniklou situaci), beztrestnost, spolehlivost a loajálnost, čestnost, mlčenlivost, obezřetnost, pevné morální chování, znalosti, dovednosti a zkušenosti v oboru bezpečnosti, případně předpoklady učít se nové postupy a odbornosti v PPH.

Nasazení počtu osob pro jednotlivé PPH je odvislé od přepravované částky, respektive hodnoty zásilky a rizikovosti, v PKB i na základě obchodní smlouvy mezi agenturou a zákazníkem.

2.1.1 Výběr personálu

Ve státním sektoru se provádí PPH většinou osobami ve služebním poměru, které mají ve funkční náplni uvedené plnění i jiných úkolů k danému systematizovanému místu než pouze ochranu PPH. Do transportu PPH by měli být určováni lidé, kteří mají určité zkušenosti a jsou pro daný úkol proškoleni a vycvičeni. Pokud osoba vstoupí do služebního poměru (dle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů či dle zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání) měly by u ní být zaručeny některé z požadavků na PPH (fyzické, psychické požadavky, beztrestnost a další, včetně předpokladů k výcviku).

Státní sektor disponuje nástroji, jak postupovat při efektivním náboru nových příslušníků.

V PKB jsou do PPH určováni zaměstnanci v hlavním pracovním poměru, zejména již z praxí v bezpečnostním oboru. Agentury by měly prověřovat personál v oblasti beztrestnosti (min. 1 x ročně výpis z rejstříku trestů), absolvování psychodiagnostických testů, zdravotní a tělesné způsobilosti, platnosti potřebných dokladů pro výkon funkce (řidičské oprávnění, zbrojní průkaz), pravidelné povinné školení a výcvik či znalost interních aktů (např. směrnice PPH) a z nich vyplívajících povinností. Ale také, zda personál dodržuje v tomto oboru tak důležitou povinnost, jakou je mlčenlivost.

Při procesu náboru nových osob do sektoru státní či privátní bezpečnosti a stejně tak, pro osoby začleňované do PPH, kteří již v sektoru bezpečnosti pracují (slouží), lze využít nástroje referencí. Reference mohou být v něčích očích neetický nástroj, ale při výběru osob do PPH, kdy je třeba maximální důvěryhodnosti, mohou tyto reference právě potvrdit či vyvrátit.

Vybrané osoby předurčené pro PPH se bez závažných důvodů nesmějí měnit.

2.1.2 Školení a výcvik personálu

Kvalitní, efektivní výcvik a školení v této problematice je zásadním předpokladem k úspěchu.

Ve státním sektoru jsou příslušníci PPH primárně určeni k plnění jiných úkolů v rámci dané legislativní působnosti. Do přepravy jsou osoby určovány při vzniku požadavku na plněný úkol. V rámci zastávané funkce probíhá výcvik a školení pro danou jednotku průběžně. Například v AČR, osoby začleněné do PPH musí být pravidelně proškoleny a poučeny o mlčenlivosti, dle RMO č. 26/2003. Navíc v AČR probíhá průběžně výcvik

v taktické a střelecké přípravě. Tyto postupy lze přímo či nepřímo využít při řešení mimořádných událostí při PPH. U Vojenské policie je příprava a výcvik PPH ještě důslednější, přísnější a častější, dle ZPNVP č. 4. Při těchto školeních VP a AČR je probírána i tematika s oprávněností použití zbraně či donucovacích prostředků včetně použití vojenské zbraně dle § 42 zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, krajní nouze dle § 28 a nutné obrany dle § 29 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku či použití donucovacího prostředku dle § 45 a použití zbraně dle § 46 zákona č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii. Dále by mělo probíhat poučení a seznámení s příslušnými směrnicemi před každou PPH včetně provedení bezpečnostního průzkumu (rekognoskace a průjezdnost jednotlivých tras).

V PKB jednotlivé agentury provádí školení svých pracovníků k PPH a snaží se provádět i výcvik. Situace v dnešní době není vůbec snadná, agentury mají problém s personální naplněností a od toho se odvíjí i problémy v přípravě.

2.1.3 Motivace ke spolehlivosti a loajálnosti

Do motivace lze zahrnout služební spokojenost, odměnu za práci či funkční a platové postupy.

Ve státním sektoru jsou platové podmínky svázané s vykonávanou funkcí, zákonem č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů a zákonem č. 221/1999. Sb., o vojácích z povolání. Možnost funkčních či platových postupů by měl zaručovat kariérní řád v daných resortech. To by mělo vést ke služební spokojenosti, která je tvořena i pracovním prostředím, na které má značný vliv nadřazený, budováním celého souboru pracovních podmínek.

Osoby pracující v PKB vykonávají činnost dle zákona č.455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (příloha P II). Pracovní vztah je uzavřen na základě pracovní smlouvy. PKB je obecně ovlivněn nevysokými mzdami, a tak se kvalitním a spolehlivým zaměstnancům nedostává finanční motivace. PPH je pro svoji rizikovost finančně ohodnocena lépe než funkce strážného v PKB. Záleží na konkrétní společnosti v privátním sektoru, jak dovedou své zaměstnance motivovat či poskytovat zaměstnanecké výhody. Některé agentury motivují své zaměstnance vyšším mzdovým ohodnocením na základě absolvování vnitřních tříd odborností.

2.2 Legislativa a organizační podpora

Ústava České republiky, zákon č. 1/1993 Sb., zajišťuje každému občanovi chránit svůj majetek v souladu s příslušnými zákony. Dále to, že každý občan může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá (Čl. 2, odst. 4). Listina základních práv a svobod, ústavní zákon č. 2/1993 Sb., mimo jiné stanovuje, že omezení základních práv a svobod je možné pouze na základě zákona. Při přepravě peněžních hotovostí může dojít k určitému a specifickému omezení základních práv a svobod občanů, proto je nutné tento stav podložit platným zákonným rámcem. [3]

Státní sektor se vyznačuje tím, že činí pouze to, co ukládá příslušná legislativa. Působnost a plnění úkolů státního sektoru je dána příslušnými zákonnými normami, například Zákon o Policii ČR č. 273/2008 Sb., Zákon o ozbrojených silách č. 219/1999 Sb., Zákon o Vojenské policii č. 300/2013 Sb., atd. Obecně je v těchto normách zakotvena i ochrana jimi využívaného materiálu. V rámci těchto sborů či útvarů je interně definován postup a metodika plnění úkolů PPH. Jedná se například o ZPPP č. 193/2002, RMO č. 26/2003 či ZPNVP č. 4. Upřesnění nasazení sil, prostředků a další specifika včetně stanovených tras jsou určeny směrnicemi jednotlivých jednotek, zařízení či útvarů.

Osoby pracující v PKB se řídí zákonnými normami jako každá jiná osoba v ČR. Pro privátní sektor je v současné době legislativní opora zakotvena v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (příloha P II) - požadovaná odborná způsobilost, v Zákoníku práce, č. 262/2006 Sb. - právní vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavateli, v Zákoně č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu (zákon o zbraních) - nabývání, držení, nošení a používání zbraní a střeliva, práva a povinnosti z toho vyplývající. Zákon o zbraních mimo jiné řeší zbrojní průkaz (skupiny A - F, skupina D - k výkonu zaměstnání nebo povolání), což je veřejná listina, která fyzickou osobu opravňuje nabývat a držet zbraň a střelivo. Dále je problematika rozebrána v podkapitole 2.3.5.

V PKB jsou PPH zajišťována na základě obchodních smluv mezi subjektem, který službu objednává, a agentura, která službu vykonává v rámci určených podmínek pojištění.

Do organizační podpory lze zařadit zpracování směrnic, interních dokumentů, ve kterých je mimo jiné stanoveno: cílené taktické postupy k danému úkolu, nasazení sil a prostředků, stanovení úkolů a povinností členů transportu, postupy při vzniku mimořádných událostí, plán spojení a výběr několika vhodných tras s rizikovými místy a danými specifiky.

2.3 Technické prostředky

Technické prostředky jsou nástroje využívající se ke zdárnému splnění úkolu přepravy peněžních hotovostí a k předcházení krizových situací.

2.3.1 Dopravní prostředky

Dopravní prostředky pro PPH lze rozdělit dle označení a dle balistické ochrany.

Dle označení:

- **vozidla označená**

Svým vzhledem lze jednoznačně identifikovat příslušnost k danému sboru či společnosti.

PKB - vozidla s označením příslušné agentury (např. G4S, Loomis).

Státní sektor - vozidla s označením příslušného sboru (např. Policie ČR – dle vyhlášky MV č. 122/2015 Sb., Vojenská policie dle vyhlášky MO č. 301/2013 Sb.).



Obr. 5. Příklad označených vozidel - VP, PČR, Loomis. [4] [5]

- **vozidla neoznačená**

Uváděná jako skrytá, diskretní přeprava. Většinou osobní vozidla v civilním provedení, která nejsou rozpoznatelná od ostatních účastníků silničního provozu. Vhodné je, aby vozidla byla co nejméně nápadná. Tedy rozšířené tovární značky a typy, hojně se vyskytované barvy s adekvátním stářím vozu. Vhodná jsou tónovaná skla. Tato vozidla se používají pro skrytou přepravu ve státním sektoru i v PKB. Vozidla státního sektoru mohou být vybavena přenosným zvláštním výstražným světlem modré barvy. Dále je zde možnost využít je jako průzkumná (předsunutá) vozidla před samotným transportem v několika minutovém předstihu, kdy posádka tohoto vozu nepozorovaně sbírá aktuální informace o trase. V případě mimořádné události může být toto vozidlo využito k jejímu řešení. Splynutí s ostatními vozidly v silničním provozu je výhodné i pro kontrolní činnost členů PPH a především pro detekci sledování, kontra-sledování transportu, tedy zjištění, zda transport není monitorován jinými subjekty.

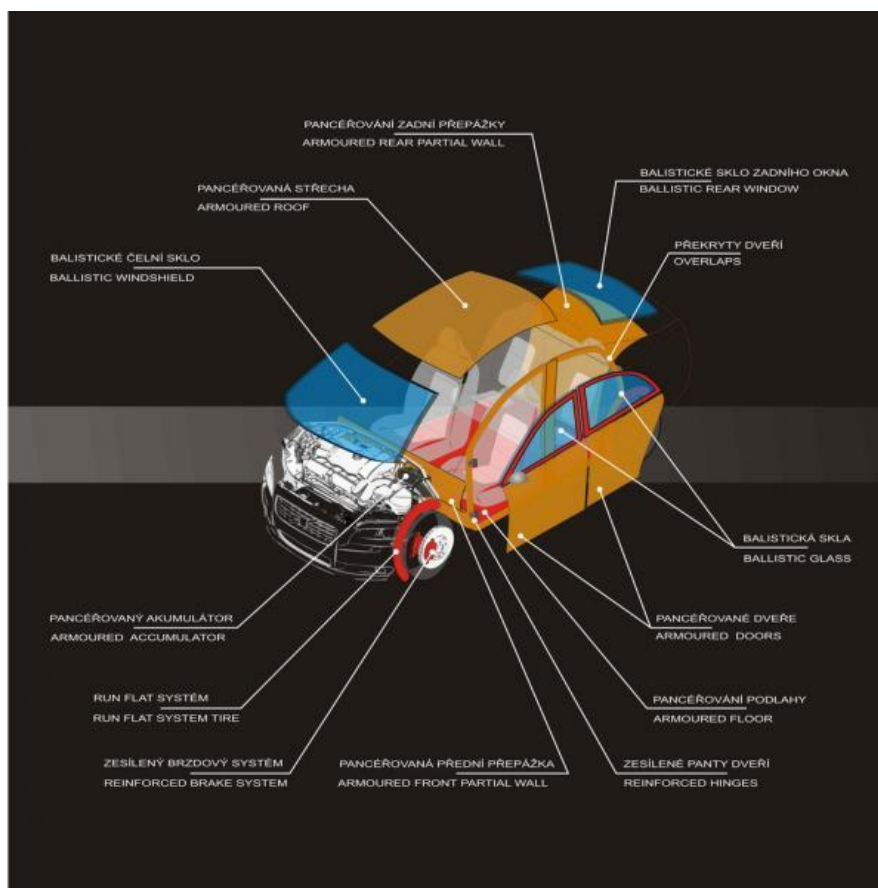
Dle balistické ochrany:

- **vozidla balisticky chráněná**

Balistická ochrana vozu je dána třídou příslušné normy, více popisuje příloha P VI. Pokud vozidlo má být vybaveno nějakým stupněm balistické ochrany, je nutné, aby bylo balisticky odolné na místech, která poskytnou ochranu nejen přepravované zásilce, ale i ochranu posádky. Pancéřované části vozidla zobrazuje obrázek (Obr. 6). Jedná se o karoserii včetně dveří se zesílenými sloupky a dveřními závěsy (vyšší hmotnost dveří), neprůstřelnými okny, střechou a odolnější podlahou. Dále s pneumatikami, se kterými bude vozidlo schopné pohybu i přes poškození. Je také vhodné, aby vozidlo bylo vybaveno předním rámem nebo odolnějším nárazníkem pro případ průrazu překážky.

Vlivem opancéřování dojde ke zvýšení hmotnosti vozidla, proto podvozek a brzdový systém musí být upraven.

Třída balistické ochrany je dána plněným úkolem, rizikovostí a v neposlední řadě finančními prostředky vyčleněných na pořízení vozidla.



Obr. 6. Jednotlivé balisticky odolné prvky vozidla. [6]

V PKB se nejčastěji používají balisticky chráněná dodávková vozidla.

Některé typy balisticky odolných vozidel nejsou vybaveny stahovacími okny, v těchto případech je nutný klimatizační systém. V ostatních případech je ventilační či klimatizační systém určen k ochraně posádky před průnikem nebezpečných látek do vozidla. Například: pokud by se útočníci snažili přimět posádku k opuštění vozidla slzotvornými prostředky.

V případě využití skryté přepravy s vozidlem opatřený balistickou ochranu je vhodné, aby se na první pohled nelišilo od běžných sériově vyráběných vozidel.

- **vozidla balisticky nechráněná**

Do této kategorie lze zařadit ostatní vozidla, která nedisponují zvýšeným stupněm balistické ochrany. Jsou to vozidla jak označená (viz výše), tak i vozidla v civilním provedení (pro skrytou PPH). Opět zde platí, aby vozidla byla co nejméně nápadná. S balisticky nechráněnými vozidly se provádí PPH jak ve státním sektoru, tak i PKB.

V PKB se více využívají technologie zvyšující bezpečnost, a to především u bezpečnostních agentur, které pravidelně zastřešují PPH. Oproti vozovému parku státního sektoru jsou vozidla vybavena moderními bezpečnostními prvky, jako je například otevírání dveří vozidla vzdáleně přes dispečink či vozidlovými systémy CCTV s výstupem na dispečink. Dále GPS lokátory, které udávají přesnou lokaci transportních vozidel v reálném čase s výstupem na dispečink. Nelze nezpomenout balistickou ochranu přepravních vozidel, která slouží nejen k zabezpečení přepravované zásilky, ale především poskytuje ochranu posádce. Tyto prvky jsou dány smluvními požadavky pojišťovny.

2.3.2 Informační prostředky

Před PPH ve fázi přípravy a především při fázi realizace je nutné, aby posádka disponovala včasnými, aktuálními, přesnými a úplnými informacemi v rámci PPH. K tomu napomáhají informační a komunikační prostředky.

Vozidlo, zejména při plnění úkolu, by mělo být oprávněnou osobou (např. dispečer, operační důstojník) snadno a rychle lokalizovatelné (např. pomocí GPS lokátoru). GPS lokátory lze vybavit nejen vozidla, ale i zásilky (přepravní obaly). Tyto systémy jsou v dnešní době cenově dostupné. V PKB se jejich vybavení při PPH stává standardem.

V PKB jsou využívány informační a evidenční systémy, které slouží nejenom pro interní účely (sledování pohybu převzatých zásilek v reálném čase, detail zásilky či fakturace), ale i jako ukazatel rozsahu služby a zhodnocení kvality naší služby. Příkladem je BlackBird využívaný společností Loomis. [7]

Dnešní doba podporuje nasazení moderních informačních a moderních komunikačních technologií, jakými jsou mobilní telefony s operačními systémy, tablety, přenosné počítače s aplikacemi, které jsou využitelné v oblasti bezpečnosti včetně PPH.

Dopravní informace z automobilních GPS navigací, z dispečinku nebo z rozhlasu poskytují cenné informace o dopravní situaci i snadnější orientaci na trase.

Státní sektor se výše uvedené informační prostředky snaží do PPH integrovat, ale nejsou vždy samozřejmostí.

2.3.3 Komunikační prostředky

Komunikační prostředky slouží k přenosu dat a informací mezi jednotlivými členy transportu, mezi posádkou transportu a dispečinkem a případně mezi posádkou transportu a složkami IZS.

Komunikace probíhá přes veřejně dostupné sítě, GSM síť nebo přes soukromé radiové sítě.

Balisticky chráněná vozidla mohou být vybavena komunikačním systémem (mikrofon, reproduktor) určeným pro komunikaci mezi posádkou vozidla a vnějším prostředím. Možné využití je popsáno v podkapitole 7.2.

Státní sektor využívá radiokomunikační síť PEGAS. Každá radiostanice má přidělený jednoznačný identifikátor, pod kterým se přihlašuje do sítě. Ruční stanice je vybavena nouzovým tlačítkem, které po zmáčknutí osoby v tísni dokáže lokalizovat místo vysílání a přivolání posilových jednotek. Obrázek zobrazuje (Obr. 7) ruční radiostanice používané ve státním sektoru, zleva Motorola GP 340, MC 9620 SMART, TPH 700.



Obr. 7. Ruční radiostanice. [zdroj: vlastní]

Pokud má přeprava více členů, je vhodné mít vnitřní okruh rádiového spojení. Velitel a vozidlo musí mít spojení na dispečink (vnější síť). Použití náhlavních souprav zvyšuje komfort používání. Ideální je stav, kdy každý člen posádky je při plnění úkolu ve spojení pomocí radiostanice s možností šifrovacího provozu.

2.3.4 Osobní ochranné prostředky

Níže popsané ochranné prostředky se využívají jak ve státním sektoru, tak i v PKB. Ve státním sektoru se používají prostředky, které jsou zavedené v daném resortu. Každý člen transportu si umísťuje stanovenou výstroj dle individuálních potřeb tak, jak každému vyhovuje při řešení taktických úkolů. Až na ochranné prostředky, výstroj a výzbroj, u které je předem stanoveno umístění.

Osobní ochranné prostředky lze zahrnout do oblasti pasivní bezpečnosti. Slouží k eliminaci bezpečnostních rizik. V této podkapitole bude uveden stručný výčet osobních ochranných prostředků upotřebitelných pro výkon PPH [8]:

Oděv (stejnokroj) - uniformovaná PPH. V případech kdy se nejedná o skrytou PPH se často používá kombinéza černé barvy. PKB musí používat takový stejnokroj, který nebude zaměnitelný se státním sektorem. Pro státní sektor i PKB je nezbytné viditelné označení k danému sboru či agentury. Touto problematikou se detailněji zabývá podkapitola 9.1.

Ochrana sluchu a zraku - tyto ochranné prostředky bývají v praxi často podceňovány, využívají se zřídka. Tato oblast je více rozebrána v podkapitole 9.2.

Rukavice - vhodné používat taktické rukavice, například z nomexové (meta-aramid) tkaniny, která poskytuje odolnost proti vysokým teplotám. Zobrazeny na obrázku (Obr. 8).



Obr. 8. Nomexové rukavice.[zdroj: vlastní]

Ochrana dechu (ochranná maska) - Slouží k ochraně dýchacích cest, očí a obličeje před látkami ve vzduchu, které mohou způsobit dočasné či trvalé poškození zdraví. Součástí funkční masky je filtr. [8]

Při rizikových činnostech, například PPH, se doporučuje nosit ochranou masku při sobě, případně alespoň na místech s rychlým přístupem. Úskalí tohoto doporučení řeší podkapitola 9.3. Na obrázku (Obr. 9) je ochranná maska OM 90 s nasazeným filtrem, která je zavedená ve výstroji AČR.



Obr. 9. Ochranná maska OM 90.

[zdroj: vlastní]

Balistická vesta – Balistickou (neprůstřelnou) vestu vyznačuje třída odolnosti dle národní normy. Například česká norma ČSN 39 5360 (příloha P VI), evropská norma EN 1063, německá DIN 52290, americká NIJ. 0108.01 (Ballistic Resistant Protective Materials), NIJ STD 0101.03 (Ballistic Resistance of Police Body Armor), případně vojenská dle standardů NATO STANAG 4569. Obecně platí čím vyšší třída dané normy, tím vyšší ochrana penetrace projektilu a vyšší hmotnost vesty (pokud nejsou použity nejmodernější technologie s balistickým gelem či nanomateriály). Vesty nejvyšších tříd váží i přes 10 kg a jsou dosti objemné. Tento typ vest lze použít pouze pro uniformovanou PPH, na obrázku (Obr. 10) je zobrazena balistická vesta zavedená ve výbavě AČR. Některé typy vest jsou opatřeny horizontální popruhou nosnou vazbou s možností umístění pouzder dle individuálních potřeb, tedy na balistickou vestu není třeba taktická vesta. Tento systém MOLLE může být doplněn tzv. bezpečnostním odhozem, který je řešen uvnitř vesty. Při zatažení záchranného lanka dojde k rozpojení hlavních částí vesty a dle požadavku k rychlému odhození.

Pro skrytou PPH se používá balistická vesta pro skryté nošení, tzv. vesta diplomat.



Obr. 10. Balistická vesta. [zdroj: vlastní]

Přilba - Balistická ochrana hlavy nebývá standardním vybavením PPH. Při rizikovějších transportech tím lze posádku dovybavit. Především při fázi naložení či vyložení zásilky. Pokud je přesun prováděn vozidlem s balistickou ochranou, lze přilbu po nastoupení sejmout. U osobních vozidel bez balistické ochrany běžného typu, například Škoda Octavia, je pro posádku při přepravě obtížné mít na hlavě upevněnou přilbu díky vnitřním rozměrům vozidla. Další informace jsou uvedené v podkapitole 9.4.

Taktická vesta – Taktická vesta slouží k uspořádanému umístění ochranných, obranných, komunikačních či jiných prostředků pro plnění úkolu. Pokud je taktická vesta vybavena popruhou nosnou vazbou, lze umístění jednotlivých pouzder přizpůsobovat dle potřeb uživatele. Obrázek (Obr. 11) zobrazuje taktickou vestu, kterou má zavedenou ve výstroji Vojská policie.



Obr. 11. Taktická vesta státního sektoru. [zdroj: vlastní]

Zdravotní materiál – každý člen transportu by měl mít u sebe minimální zdravotní materiál, tedy minimálně tlakový obvaz. Preferuje se, aby místo umístění tohoto materiálu měli všichni členové na stejném místě, například v kapse na levém stehně. Další zdravotní materiál, který mají členové PPH při sobě, není na škodu, avšak nesmí překážet. Dále je vhodné mít při sobě pár gumových rukavic. Možný zdravotnický materiál zobrazuje obrázek (Obr. 12), zleva tlakový obvaz (původ Izrael), armádní škrtidlo (původ USA), vybavení lékárníčky.



Obr. 12. Zdravotnický materiál. [zdroj: vlastní]

2.3.5 Obranné prostředky a zbraně

Obranný prostředek z hlediska obránce je věc, kterou při použití lze ohrozit zdraví nebo majetek útočníka. Rozčlenění obranných prostředků je uvedeno v příloze P IX. [8]

Zbraň z pozice obránce je zařízení, primárně zkonstruované k obraně osobních a dalších zájmů chráněných zákonem, umožňující ohrozit život člověka. Rozdělení zbraní je uvedeno v příloze P X. [8]

Obranné prostředky (zbraně) v PKB lze použít v rámci nutné obrany a krajní nouze trestního zákoníku, citace v příloze P IV.

Občané ČR včetně pracovníků PKB při nabývání, držení, nošení a používání zbraní a střeliva mají práva a povinnosti, a to v souladu Zákona č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu (zákon o zbraních). Nošením zbraní se podle tohoto zákona rozumí mít zbraň u sebe (na dosah). Zbraň³ a střelivo se nesmí nosit viditelně (na opasku), ale pouze

³ Dle § 3 Zákona č. 119/2002 Sb., o střelných zbraních a střelivu je rozdělení zbraní a střeliva na kategorie A, B, C a D.

skrytě (např. pod oděvem). Zákaz nošení se vztahuje na krátké i dlouhé palné zbraně, výjimku tvoří kategorie D (historické, plynové, flobertky atd.). [8]

Při podnikání v koncesované živnosti, ostraha majetku a osob (více v příloze P II), kam PPH spadá, při nabývání a přechovávání zbraní je nutné si zřídit zbrojní licenci skupiny G, dle zákona o zbraních. V rámci PKB mohou zajišťovat činnost se zbraní jen držitelé zbrojních licencí pomocí svých zaměstnanců, držitelů zbrojního průkazu pouze na skupinu D (výkon zaměstnání nebo povolání), dle zákona o zbraních. Těmto osobám lze zapůjčit střelnou zbraň k plnění úkolů v rámci PKB. [8]

Na státní sektor se zákon o zbraních nevztahuje (až na výjimky, kdy jsou osoby v pracovním, nikoli ve služebním poměru). Pro státní sektor v příslušných zákonných normách je definované, jakou obranu, sílu a prostředky lze použít a za jakých podmínek – použití donucovacích prostředků a zbraně (např. Díl 7 Použití donucovacích prostředků a zbraně, zákona č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii, Hlava IX Použití donucovacího prostředku a zbraně, zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky).

Jak státní sektor, tak i PKB, vede evidence o výdeji zbraní, střeliva a o jejím použití včetně použití obranných prostředků či donucovacích prostředků. Například v PKB výdej a evidenci zbraní má za povinnost osoba s funkcí zbrojír, dle zákona o zbraních.

V rámci oblasti bezpečnosti při nošení, respektive použití, jakékoli zbraně je nutné si vždy uvědomit tyto zásady:

- 1) Oprávněnost nošení zbraně (v případě palné zbraně ve státním sektoru je toto dáno služebním poměrem a zákonnou normou daného sboru, v PKB zákonem o zbraních - zbrojní průkaz).
- 2) Zvládnutí bezpečné manipulace se zbraní.
- 3) Nácvik použití zbraně.
- 4) Taktické postupy s využitím zbraně.
- 5) Oprávněné použití zbraně.

Nůž - Je vhodné, aby každý člen transportu měl při sobě nějaký typ nože. V kapse u kalhot můžeme nosit nůž otevíratelný jednou rukou. V některém pouzdru může být umístěn víceúčelový nůž s kleštěmi. Na taktické vestě lze umístit taktický nůž. Obrázek (Obr. 13) zobrazuje zleva: nůž Gerber otevíratelný jednou rukou, víceúčelový nůž Victorinox a taktický nůž (původ Makedonie).



Obr. 13. Nože. [zdroj: vlastní]

Pouta - Slouží k omezení pohyblivosti horních končetin. PKB může legálně omezit svobodu jako každý občan České republiky za podmínek uvedených § 76 odst. 2, zákona č. 141/1961 Sb., Trestní řád. Citace zákonné normy je uvedena v příloze P V.

Obrázek (Obr. 14) zobrazuje policejní kovová pouta řady Ralkem s možností aretací zámku ovládaného nosem klíčku. Dále na obrázku je vidět nylonové pouzdro. Vše ve výbavě státního sektoru.

Státní sektor může používat donucovací prostředek, jako jsou pouta, v rámci příslušných zákonných norem pro danou složku - použití donucovacích prostředků.



Obr. 14. Pouta Ralkem. [zdroj: vlastní]

Teleskopický obušek – V bezpečnostním sektoru nahradil pryžový obušek či tonfu, zejména kvůli rozměrům v zavřeném stavu. Švihnutím dochází k rozložení kovových trubek, jak je zobrazeno na obrázku (Obr. 15). Před nošením tohoto prostředku by měl být každý, kdo je jím vybaven, seznámen s jeho použitím a výcvikem úderových či odváděcích technik. Při úderu na hlavu a na krk může dojít ke smrtelnému úrazu.

Teleskopický obušek je zaveden v policejních sborech, ale často jej využívá i PKB.



Obr. 15. Teleskopický obušek. [zdroj: vlastní]

Chemické obranné prostředky - Obsahují látky, které po aplikaci (nastříkání, rozprášení) vyvolávají dráždivé účinky, slzení, problémy s dýcháním, ztrátu vidění či nevolnost. Existuje mnoho modifikací, například pěna, mlha či tekutá střela. Bývají doplněny dalšími obrannými prostředky, jako je paralyzér či svítilna. [8]

Obrázek (Obr. 16) zobrazuje obranný pepřový sprej se světelným paprskem typu Tornado používaný policejními složkami.



Obr. 16. Obranný sprej. [zdroj: vlastní]

Palná zbraň krátká - je primárně určena k ovládní jednou rukou a ke střelbě na krátkou vzdálenost. [8]

Obrázek (Obr. 17) zobrazuje krátké palné zbraně v ráži 9 mm.



Obr. 17. Krátká palná zbraň - Glock 17 a Walther P 99. [zdroj: vlastní]

Palná zbraň dlouhá - je primárně určena k ovládní oběma rukama. Zkonstruována k mířené střelbě na větší vzdálenost. Používají se zbraně s kulovou (jednotnou) či hromadnou střelou (brokovnice). [8]

Na obrázku (Obr. 18) je brokovnice Benelli M3T používána Vojenskou policií.



Obr. 18. Brokovnice Benelli M3T. [zdroj: vlastní]

Nošení a použití palných zbraní ve státním sektoru musí být v souladu s příslušnou zákonnou normou.

PKB musí respektovat zákon o zbraních, detailněji rozebráno výše.

Neméně důležité je, kde a jak budu zbraň nosit. Výběr pouzdra musí odpovídat plněnému úkolu. Umístění pouzdra prověří výcvik ve střelbě, výcvik při taktickém nácviu, dále musí odpovídat i individuálnímu komfortu.

Přepavní bezpečnostní zavazadlo - O proti běžným zavazadlům (kufř, box, kabelka, atd.) se vyznačují odolnější konstrukcí, bezpečnostním náramkem, zámkovým mechanismem se zvýšenou bezpečností, značkovacím či znehodnocujícím systémem. Na první pohled by mělo bezpečnostní zavazadlo vypadat nenápadně, tedy nerozeznatelně od běžných zavazadel, výjimkou jsou přepravní boxy sloužící pro přepravu objemnějších zásilek. Bezpečnostní zavazadla lze rozdělit na pasivní a aktivní [9] [10]:

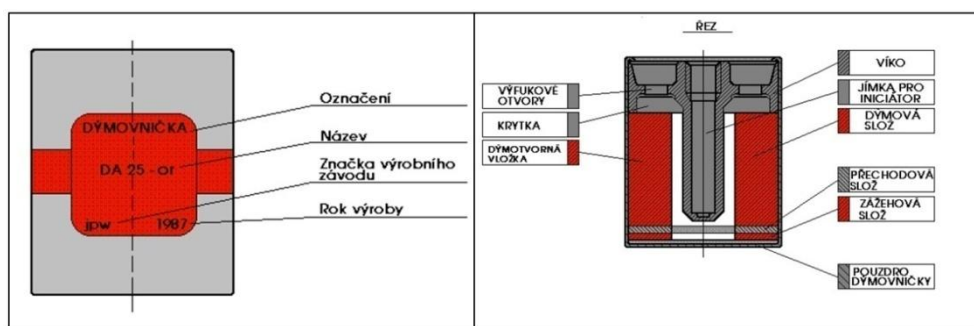
- Pasivní bezpečnostní zavazadla při neoprávněném otevření znehodnotí (prohořením, barevnou kapalinou) či označí (barvou, dýmem) obsah zavazadla nebo nějakým způsobem upozorní okolí na neoprávněné odebrání zavazadla či neoprávněné vniknutí do něj pomocí zvukové (siréna), světelné (záblesky) či kouřové signalizace (dýmavnice).
- Aktivní bezpečnostní zavazadla mohou obsahovat stejné funkce jako pasivní, ale navíc mohou při neoprávněném otevření danou osobu paralyzovat, zranit (siréna nad 130dB, slzotvorné prostředky, elektrické impulsy).

Pasivní či aktivní ochranu u některých typů lze aktivovat na dálku.

U přepravních bezpečnostních zavazadel se provádí pravidelný servis výrobcem z důvodu ověření bezpečnostní funkce zavazadla (příloha P XIII).

2.3.6 Zadýmovací prostředky

Tyto prostředky slouží k vytvoření kouřové (dýmové) clony. Dají se využít v případě mimořádné události (přepadení), kdy je třeba navodit sníženou viditelnost, která se využije v prospěch posádky, a tím se získá čas na reakci (např. opuštění místa napadení). Případně k označení místa mimořádné události. Pokud je vozidlo či posádka vybavena těmito prostředky, aktivují se na povel velitele transportu. Na obrázku (Obr. 19) je zobrazen vnější obal bez iniciátoru a řez dýmavnice DA 25 s oranžovým dýmem.



Obr. 19. Dýmavnice DA 25 s oranžovým dýmem. [11]

2.4 Informace

Význam informací jako součástí souboru bezpečnostních opatření (bezpečnostního čtverce) lze popsat následujícím způsobem:

Například: pokud nebudou k dispozici relevantní (upotřebitelné) informace, jak ovládat (návody k použití, manuály) a efektivně využívat (např. taktické postupy) technické prostředky (viz výše), tak i při nejmodernějším vybavení nebudou tyto nástroje řádně nápomocny ke splnění úkolu. Tyto technické prostředky musí ovládat personál, který je odborně vyškolen a vycvičen. Tento personál musí plnit úkol (pracovní požadavek) v rámci legislativní (zákonné normy) a organizační podpory (interní normativní akty, směrnice PPH, taktické postupy). Pokud nebude mít personál uvedené informace, nebude vědět, v jakých legislativních rámcích se může pohybovat, a ztrácí možnost efektivního postupu.

Aby byl soubor informací kompletní, lze využít základních kriminalistických otázek: KDY, KDO, KDE, CO, JAK, ČÍM a PROČ. Po zodpovězení těchto otázek je možné říci, že je naplněn základní informační rámec k plnění úkolu PPH.

Při plnění úkolů v souvislosti PPH je nutné mít relevantní informace: tedy aktuální, včasné, přesné, ověřitelné a úplné. A další informace o postupech při PPH dané organizace či o možných komplikacích na daných trasách.

Informace v průběhu úkolu PPH o stavu okolí je nutné aktualizovat operativně včetně zrakového vnímání členů transportu, například monitorováním výhledu z vozidla, z oken vozidla, zpětných zrcátek, a také umět využít i ostatních odrazových ploch, ve kterých se odráží okolní situace. Tyto zjištěné informace je zapotřebí si navzájem předávat mezi členy transportu.

Relevantní informace jsou základem splnění úkolu.

3 JEDNOTLIVÉ FÁZE PPH

Samotnou PPH lze provést:

- přenosem - varianta na krátké vzdálenosti a pro nižší hodnoty zásilky;
- převozem - pomocí dopravního prostředku – motorového vozidla, častý způsob realizace PPH, počet nasazených vozidel a tedy osob závisí na hodnotě a rizikovitosti zásilky;

Dále PPH lze členit v PKB na základě hodnoty zásilky, rizikovitosti a na základě požadavků zákazníka, ve státním sektoru na hodnotě zásilky, rizikovitosti a plněním úkolu:

- s označením – prováděná jak státním sektorem, tak PKB (viz kapitola Dopravní prostředky 2.3.1);
- skrytou - prováděná jak státním sektorem, tak PKB (viz kapitola Dopravní prostředky 2.3.1);

Přepřavu peněžních hotovostí či cenin lze rozdělit do několika po sobě jdoucích fází.

3.1 Přípravná fáze

Do přípravné fáze spadají preventivní opatření, která vedou k předcházení mimořádných událostí. V případě vzniku mimořádné události je nutné mít nastudovány a nacvičeny postupy, které povedou k minimalizování ztrát a negativních dopadů. Dále sem patří vyhledávání, ověřování a analyzování informací, které budou upotřebitelné ke zvýšení bezpečnosti PPH. Například: rekognoskaci míst naložení a vyložení zásilky, bezpečnostní průzkum a ověření průjezdnosti jednotlivých tras, kontroly dopravních, ochranných, obranných, komunikačních prostředků. Prověřit zdravotní stav a připravenost jednotlivých členů k plnění úkolu ochrany. V případě potřeby provést nezbytné změny. Provést poučení ke konkrétní přepravě a jejím zvláštnostem. S ohledem na povětrnostní podmínky upřesnit výstroj a další vybavení. Stanovit dobu pohotovosti k plnění úkolu.

Tato fáze je nezbytná jak pro státní sektor, tak i PKB s odlišnostmi na plněním úkolu.

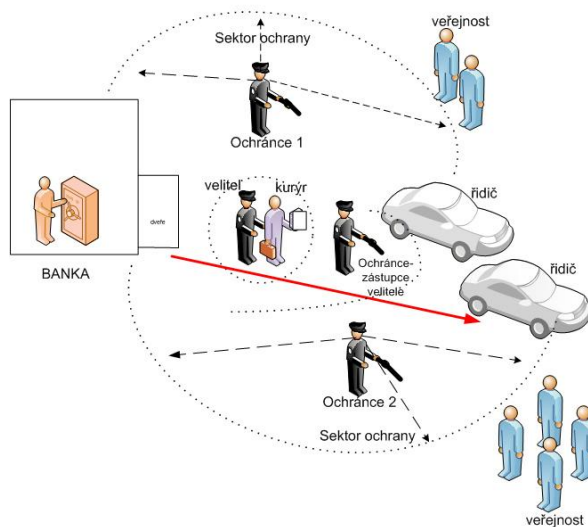
3.2 Fáze realizace

Při této fázi je třeba plného soustředění a ostražitosti všech členů transportu, tedy věnovat se plně svým úkolům, nejíst, nekouřit, nebavit se mimo rámec PPH.

Následující řádky popisují taktický postup aplikovatelný jak ve státním sektoru, tak i v PKB s drobnými odlišnostmi. Například v PKB může být kurýr vybaven obrannými prostředky či zbraní.

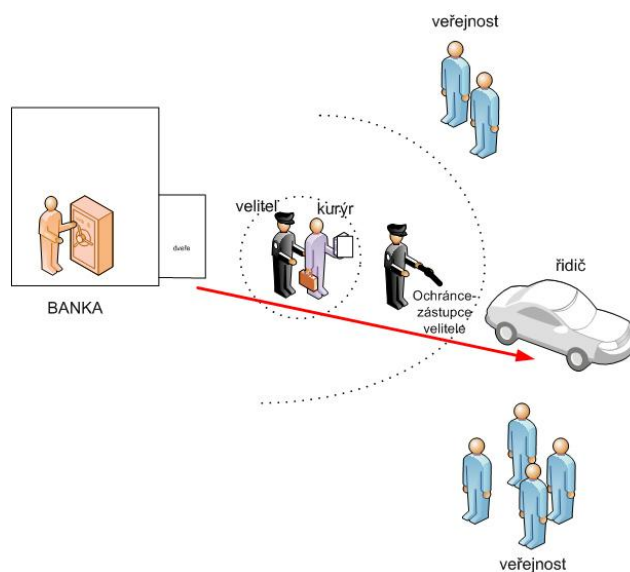
Naložení zásilky

Po příjezdu před bankovní ústav vozidlo zaparkuje dle situace co nejbližší ke vchodu. Při využití více vozidel zaparkují dle vyhodnocené situace tak, aby posádky doprovodných vozidel mohly po celou dobu zastávky monitorovat prostor před bankou a v případě potřeby mohly na povel velitele transportu ihned zasáhnout. Kurýr žádá velitele o souhlas k opuštění banky (pokud velitel nedoprovázel kurýra do banky) pomocí smluvené komunikace. Velitel vydá ostatním členům pokyn k zaujetí prostorů. Osobní (přímou) ochranu kurýra při cestě od banky k vozidlu provádí velitel (jde za jeho pravým ramenem, závisí však na tom, jakou rukou velitel ovládá palnou zbraň a také na vyhodnocení dané situace). Ochránce - zástupce velitele jde před kurýrem. Ostatní ochránci provádí ochranu daného sektoru. Danou ochranu je nutné provádět na základě okamžitého vyhodnocení situace k daným okolnostem. Ochránci minimalizují pohyb jiných osob - veřejnosti. V rámci slušného chování a legality státní sektor může využít možného oprávnění zákazu vstupu na určená místa, PKB může využít k zamezení pohybu osob žádostí, aby osoby vyčkaly, než kurýr dorazí do vozidla. Při skryté přepravě - civilní oděv lze použít lsti. Oslovit osoby směřující ke kurýrovi s otázkou kolik je hodin či zeptat se na název ulice, přitom ale musí být ochránce ostražitý a monitorovat svůj sektor. Cílem je minimalizace chodníkového rizika (1.3.4.), vyloučení přítomnosti osob v koridoru banka - vozidlo v době přenosu. V případě, že do koridoru přistupují jiné osoby, před kurýrem s velitelem se pohybuje ochránce (zpravidla zástupce velitele), který může nastalou situaci řešit. Při nižším počtu ochránců je tento cíl velmi těžko dosažitelný. Vozidla stojí co nejbližší vchodu banky dle dopravní situace. Řidiči vozidel mají nastartované motory. Do vozidla nastupují v pořadí první kurýr, ochránci a poslední velitel. Tento způsob zobrazuje obrázek (Obr. 20), při kterém je využito 7 členů k naložení zásilky.



Obr. 20. Naložení zásilky v sedmičlenném týmu. [zdroj: vlastní]

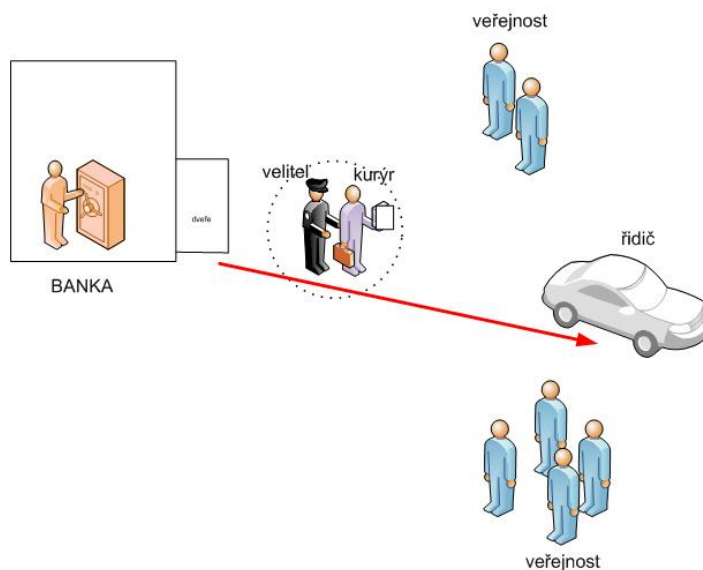
V PKB nasazení sil zobrazené na obrázku (Obr. 20) není tak časté. Více se využívá model na obrázcích (Obr. 21 a Obr. 22). Ve státním sektoru se s těmito formacemi také lze setkat.



Obr. 21. Naložení zásilky v čtyřčlenném týmu.

[zdroj: vlastní]

Další modifikace je zobrazena na obrázku (Obr. 22). Nasazení sil je v počtu 3 osob. Velitel, kurýr, řidič. Jsou i přepravy, kdy jsou funkce sloučeny a počet sil se tím pádem snižuje. Případně může dojít k dalším modifikacím uspořádání formací.



Obr. 22. Naložení zásilky v tříčlenném týmu.

[zdroj: vlastní]

Přeprava zásilky vozidlem

Při přesunu je nutné dodržovat pravidla silničního provozu. Nepravidelně střídat jednotlivé trasy. Při delších přesunech využívat kontrolní body k zahlášení průjezdu na dispečink. Všichni členové přepravy monitorují okolí po celé trase přesunu. Vozidla nesmí během přepravy bezdůvodně zastavit a posádka je nesmí opouštět. Při nuceném zastavení musí toto ihned oznámit na dispečink. Členové transportu činí taková opatření, která povedou k ochraně zásilky (kurýra).

Ve státním sektoru velitel může disponovat oprávněním rozhodnout se, zda při přesunu bude použito zvláštní zvukové výstražné zařízení doplněné zvláštním výstražným světlem modré barvy v závislosti na bezpečnostní a dopravní situaci.

Přesunem více vozidly se zabývá kapitola 6 Návrh taktického opatření PPH více vozidly.

Vyložení zásilky

Vyložení zásilky je analogické s naložením, obrázky (Obr. 20, Obr. 21 a Obr. 22). Pouze směr pěšího přesunu je od vozidla (vozidel) k bance. Opět závisí na počtu nasazení sil. Ukončení akce velitel oznamuje na dispečink.

3.3 Fáze vyhodnocení úkolu

Fáze vyhodnocení akce by měla být dodržována jak ve státním sektoru, tak i v privátním sektoru. V praxi bývá tato fáze opomíjena. A to z důvodu časové tísně, plnění dalších úkolů či administrativních povinností. Někteří vedoucí pracovníci tuto fázi považují za nadbytečnou a čas vyčleněný k vyhodnocení akce by raději věnovaly k plnění jiných úkolů.

Hodnocení by měl moderovat velitel akce v té posloupnosti, jak úkol probíhal. Popis toho, co se stalo, zhodnocení toho, co se mělo stát, určení kladů a záporů. Následně by se měli vyjádřit všichni členové transportu se svými připomínkami a návrhy. Výstup z hodnocení by měl být nápomocný k dalším obdobným úkolům, sloužit pro eliminaci chyb, předcházet mimořádným událostem, vést ke zkvalitnění výcviku a efektivně zlepšovat bezpečnostní opatření. Dále by uvedený závěr mohl přispět k úpravě interních organizačních opatření (směrnic) pro daný úkol.

4 POVINNOSTI JEDNOTLIVÝCH ČLENŮ PPH

PPH provádí určená skupina, kdy každý člen plní na základě své funkce specifické úkoly. Není výjimkou, že některé funkce při PPH jsou sloučené nebo se v transportu nachází několik těchto funkcí (mimo velitele). Záleží na povaze úkolu a bezpečnostních opatřeních, které jsou odvozeny od hodnoty zásilky a tedy rizikovosti transportu.

4.1 Velitel transportu

Při PPH jsou mu ostatní členové transportu podřízeni. Velitel je odpovědný za přípravu a zdárné provedení akce. Řídí činnost celé skupiny, reaguje na vzniklé situace.

Mezi povinnosti velitele patří podílet se nad dohledem bezpečnostních opatření a seznámit se s nimi. Poučit členy transportu o svých úkolech a povinnostech. Pokud toto poučení provede jiná osoba, velitel má povinnost přesvědčit se, zda všichni členové znají svůj úkol a své povinnosti.

Při vzniku mimořádné události má velitel povinnost toto oznámit na dispečink (osobně nebo prostřednictvím některého ze členů transportu) a činit rozhodnutí (reaguje, řídí, velí) k odvrácení mimořádné události či ke zmírnění následků. Případně hlásit na dispečink ostatní poznatky související s PPH. [1]

Při naložení a vyložení zásilky (pěší přesun do vozidla) velitel transportu zpravidla vykonává osobní (přímou) ochranu osobě zodpovědné za manipulaci peněžní hotovosti (kurýrovi).

4.2 Řidič

Mezi povinnosti řidiče patří důkladná kontrola technického stavu vozidla a výbavy před samotným výjezdem. Ideální je, pokud řidič kontrolu provádí systematicky, například formou check listu (možná forma v příloze P VII). Řidič musí být obeznámen s jízdními vlastnostmi vozidla, znát možnosti vozidla a mít adekvátní řidičskou praxi na daný typ vozidla včetně modulárního kurzu techniky jízdy. Dokonale ovládat vozidlo, a to i za zhoršené povětrnostní situace. Dále řidič musí znát perfektně trasu včetně alternativních možností. Měl by společně s velitelem mít přesné a aktuální informace o dopravní situaci na trasách. Na základě těchto informací vyhodnocovat odlišnosti na trase a tímto preventivním způsobem předcházet ke vzniku možné mimořádné události. Řidič je povinen dodržovat dopravní předpisy. Je žádoucí, aby se řídil zásadami defenzivní jízdy

(příloha P III). Pokud vozidlo nedisponuje automatickým uzamčením dveří po nastoupení posádky, řidič uzamyká dveře proti vnějšímu otevření neoprávněnou osobou.

Jestliže funkce řidiče není sloučená s jinou funkcí PPH, řidič i během nakládky či vykládky sedí v kabině vozu na místě řidiče s nastartovaným motorem a čeká na pokyny velitele, je připravený řešit případnou mimořádnou událost.

Řidič musí přemýšlet o stylu a způsobu jízdy. Z taktického hlediska vozidlo, které je v pohybu i minimální rychlostí, je bezpečnější než to, které stojí. Proto je vhodné při přesunu nepraktikovat styl tzv. brzda - plyn, ale naopak jízda by měla být klidná a rozvážná. Například pokusit se, pokud to dopravní situace umožní, před světelným signálem červené barvy „stůj“ nebo kruhovým objezdem zbytečně nezastavovat v koloně vozidel, ale přibližovat se sníženou rychlostí do doby pohybu před ním stojícího vozidlo nebo do světelného signálu zelené barvy "volno". V případě zastavení vozidla vlivem dopravní situace dodržet za stojícím vozidlem takovou vzdálenost a polohu v jízdním pruhu, aby řidič s vozidlem byl schopný účinného manévru k nastalé mimořádné události. Pokud se PPH provádí více vozidly, lze využít možností taktické formace, více popsáno v kapitole 6 Návrh taktických opatření PPH více vozidly.

Pokud při přesunu dojde ke vzniku mimořádné události, je zpravidla právě řidič první, kdo musí reagovat na vzniklou událost, a to ve velmi krátkém časovém úseku. Následně by se měl řídit pokyny velitele. V případě narušení transportu musí být však schopen během okamžiku přejít z režimu defenzivní jízdy do režimu vyššího stupně defenzivní jízdy neboli ofenzivní jízdy. Toto však nelze provozovat bez předešlého nácviku a kurzu řidičské dovednosti. Řidič se nachází v režimu pozornosti a soustředění k dané dopravní situaci. V případě, kdy situace vyžaduje okamžitě přejít do režimu vyššího stupně defenzivní jízdy neboli ofenzivní jízdy, by měl rychlost přechodu podpořit i spolujezdec (velitel), a to předem smluveným verbálním způsobem, který je třeba nacvičit. Jedná se o techniku okamžitého zesíleného verbálního pokřiku. To způsobí uvolnění adrenalinu do krve a tím se připraví organismus na zvýšený výkon.

Náročnost na funkci řidiče byla výše popsána, nebyl zde však uveden ještě jeden fakt, řidič oblečen do balistické a taktické vesty má vlivem robustnosti snížený prostor komfortního ovládání vozidla. Pro dokonalé řidičské dovednosti a ovládání vozidla je třeba výcvik v tomto vybavení.

Ve státním sektoru se lze setkat s PPH za využití zvláštního výstražného světla modré barvy, což na řidiče klade ještě vyšší nároky. Povinnosti a oprávnění jsou uvedena v Zákonu o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., §41 Jízda vozidel s právem přednostní jízdy, citace je uvedena v příloze P VIII.

Naopak v PKB se využívají vozidla vybavené zvláštním výstražným světlem oranžové barvy. Citace oprávnění je uvedena v příloze P VIII.

4.3 Člen transportu (ochránce, doprovod)

Ochránce, případně ochránci, jsou po celou dobu akce PPH podřízeni veliteli transportu. Počet ochránců je závislý na plněném úkolu. Jejich úkolem je ochrana zásilky, případně kurýra. Dále provádí ochranu prostoru na předem připravené pozici. Při naložení a vyložení zásilky (peší přesun do vozidla) ochránci mají za úkol minimalizovat ohrožení kurýra s velitelem tím, že pokud to situace dovolí, budou minimalizovat pohyb osob v jejich blízkosti.

Za jízdy, v průběhu přepravy, ochránci pozorují okolí a hlásí veliteli negativní znaky⁴.

Možný postup při naložení či vyložení zásilky je detailněji popsán v podkapitole 3.2 - Fáze realizace.

4.4 Kurýr (osoba pověřená manipulací peněžní hotovosti)

Ve státním sektoru se často setkáváme, že kurýr je příslušník pracovník zařízení (útvaru), pro který je PPH zabezpečován. V tomto případě kurýr (finanční pracovník) je plně zodpovědný za přepravovanou peněžní hotovost. Ostatní členové PPH (velitel, ochránce, řidič) zajišťují bezpečnost osoby pověřené manipulací peněžní hotovosti.

V PKB je kurýrem zpravidla pracovník bezpečnostní agentury, která PPH vykonává. Odpovídá za řádné převzetí a předání zásilky včetně příslušných dokladů. V jeho odpovědnosti je nakládání a manipulace s bezpečnostním zavazadlem (pokud není zákaz-níkem stanoveno jinak). [1]

⁴ Negativní znak - znak, indikátor, který vyvolává pochybnost v něco podezřelého, nepřírozeného pro daný čas a místo.

Vždy je však osoba zodpovědná za manipulaci peněžní hotovosti či cenin v podřízenosti velitele transportu. Ve státním sektoru i v PKB disponuje radiovým spojením na ostatní členy transportu.

4.5 Dispečink

Funkce, která se přímo neúčastí transportu, sídlí na základně, velitelství, ředitelství daného sboru či agentury. Odtud vzdáleně přijímá informace, komunikuje, monitoruje a řídí činnost jednotlivých posádek. V PKB se setkáváme s pojmem dohledové centrum, dispečink- dispečer nebo operátor. Státní sektor tuto funkci nazývá dozorčí (stálý - operační), koordinátor či operační středisko. Pohled na možné dohledové centrum zobrazuje obrázek (Obr. 23).

Tuto funkci by měla vykonávat osoba, která má zkušenosti a přehled v dané problematice. Mezi jeho povinnosti patří neustálé monitorování polohy a stavu transportu v reálném čase. Zároveň by měl podávat informace příslušné policii o transportu, od určité částky je to povinností. Při vzniku mimořádné události v průběhu transportu je to právě funkce dispečera (operátora), která by měla mít o tomto první informaci, kterou je povinna ověřit (stejným či záložním informačním kanálem) a následně vhodnými opatřeními řešit a koordinovat nastalou situaci.



Obr. 23. Pohled na dispečink/dohledové centrum. [12]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ANALYTICKÁ ČÁST

Teoretická část poskytuje základní orientaci v oboru PPH včetně možných příčin neúspěšného splnění tohoto úkolu. Pokud tyto příčiny budou podrobeny diferenciaci (podkapitola 1.4), lze konstatovat, že zásadním bezpečnostním rizikem je přepadení transportu. Pro analýzu tohoto bezpečnostního rizika, včetně pokusů o přepadení, na území České republiky byla pro tuto práci nashromážděna data a informace z otevřených zdrojů, literatury [1] a [2], ale i z archivu autora této kvalifikační práce. V příloze P I jsou stručně popsána některá (v počtu 25) přepadení transportů PPH na území České republiky. Jak již bylo uvedeno v podkapitole 1.4, přepadení transportů na území České republiky byla směřována na privátní sektor - PKB, datováno od roku 1993. Analýza bezpečnostního rizika vychází z poznatků z přílohy P I, z poznatků z literatury [1] a [2], ale i z expertního odhadu autora diplomové práce. Pokud se provede analýza pouze z přílohy P I, tyto výsledky jsou téměř identické (viz Grafické vyjádření přepadení PPH uvedených v příloze P I) s výsledky nashromážděných dat a informací (otevřené zdroje, literatura [1] a [2], archiv autora). Na základě provedené analýzy syntetické klasifikace a diferenciaci vyšly následující výstupy:

- Přepadení zablokováním transportního vozidla či využití zastavení transportního vozidla při PPH odpovídá 30 - 40 % přepadení. K předcházení a eliminaci tohoto rizikové faktoru je věnována kapitola 6 (Návrh taktického opatření PPH více vozidly).
- Fingované, zinscenované přepadení s účastí vlastních zaměstnanců je tvořeno v 25 - 30 % přepadení. Možné snížení tohoto rizikové faktoru se věnuje podkapitola 2.1 (Personál) v teoretické části této práce.
- Přepadení transportu PPH fingovanou policejní hlídkou tvoří 15 - 20 % přepadení. K předcházení a eliminaci tohoto rizikové faktoru je věnována kapitola 7 (Návrh taktického opatření PPH při silniční policejní kontrole).
- Využití chodnickového rizika v rámci PPH - přepadení při přenosu, je tvořeno 15 - 20 % přepadení. Možná eliminace chodnickového rizika je popsána v podkapitole 3.2 (Fáze realizace) v teoretické části.
- Mezi další možné mimořádné události v rámci PPH patří závada technického prostředku nebo přímá či nepřímá účast na dopravní nehodě. Návrhy taktického opatření při těchto událostech řeší kapitola 8 (Návrh taktického opatření PPH při

technické závadě a dopravní nehodě). Celková data k těmto mimořádným událostem nejsou k dispozici.

Z těchto výstupů byla navržena taktická opatření s cílem eliminovat rizikové faktory v rámci PPH. Tyto rizikové faktory dále ovlivňuje nastavení, dodržování a aplikace souboru bezpečnostních opatření (kapitola 2) v dané společnosti (sboru) v privátním (státním) sektoru. Dále lze konstatovat, že se jedná o předem připravenou a plánovanou akci dvou a více pachatelů včetně přepadení fingovaných vlastními zaměstnanci – vnitřní útok. Největší riziko hrozí od profesionálních pachatelů, kteří jsou dokonale připraveni ve všech směrech. Spontánní přepadení jsou méně pravděpodobná, nelze je však zcela vyloučit. Je možné očekávat jejich nárůst. Jedná se především o využití chodníkového rizika. Jejich úspěšnost je však nízká. O výše uvedených rizicích pojednává [1] a [2].

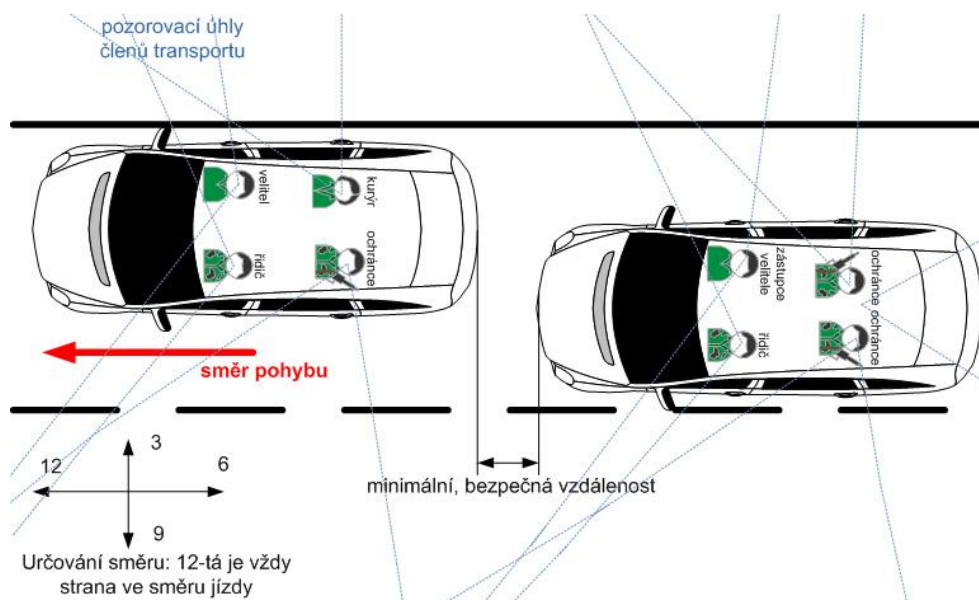
6 NÁVRH TAKTICKÉHO OPATŘENÍ PPH VÍCE VOZIDLY

Použití více vozidel při PPH se definuje v přípravné fázi. Počet vozidel je určen na základě vyhodnocení informací o hodnotě, objemnosti přepravované zásilky a rizikovosti transportu s cílem bezpečného, úspěšného a efektivního splnění úkolu.

O sestavě s více vozidly hovoříme, pokud je použito více než jedno vozidlo. Sestava může být tvořena dvěma, třemi či více vozidly, které se účastní přímo na ochraně zásilky (transportní a ochranné) či dalšími, tzv. podpůrnými vozidly. Mezi tyto podpůrné vozidla lze zahrnout tzv. záložní vozidlo (více následující podkapitola 6.1) a tzv. průzkumné vozidlo (více podkapitola 6.2).

Jak státní sektor, tak i PKB využívá k PPH více vozidel dle potřeb, a to na základě plněného úkolu či kapacitních možností sil a prostředků. Přeprava se volí v označených nebo v neoznačených vozidlech, respektive ve vozidlech balisticky chráněných či ve vozidlech bez balistické ochrany (více popsáno v 2.3.1). Existuje celá řada variant a kombinací s ohledem na počet vozidel (označená, balisticky chráněná) i možného pořadí v sestavě, na základě plněného úkolu. Každá varianta má své výhody, ale i zápory, se kterými musí být posádka seznámena a být si jich při plnění úkolu vědoma. Možnou variantu přepravy zobrazuje obrázek (Obr. 24), kde lze vidět, že přeprava se uskutečňuje dvěma neoznačenými osobními motorovými vozidly, kdy se v prvním vozidle (transportním) přesouvá velitel společně s kurýrem (odpovědnou osobou za zásilku). V tomto případě je kurýr umístěn na pravém zadním sedadle a finanční hotovost přepravuje v přepravním bezpečnostním zavazadle ve své těsné blízkosti. Ve druhém vozidle (ochranném) se přesouvají ochránci, kdy na předním sedadle vedle řidiče se přesouvá zástupce velitele. Po celou dobu přesunu se všichni pozorně věnují pozorování okolí. Každý z členů transportu má určený pozorovací úhel (Obr. 24). V případě, že při pozorování vyplyne určité podezření (negativní znak) na narušení transportu, okamžitě se o tomto uvědomuje velitel transportu, který následně situaci vyhodnotí a případně určuje další postup včetně informování na dispečink. Aby byl zajištěn jednotný popis směru události, je vhodné zvolit systém na principu hodinových ručiček. Dvanáctá hodina je vždy ve směru jízdy, tak, jak je uvedeno na obrázku (Obr. 24). Je vhodné, aby každý ze členů posádky byl vybaven vnitřním radiovým spojením. Případně musí být zajištěno spojení mezi oběma vozidly a velitelem a dispečinkem.

Povinnosti jednotlivých členů (rolí v PPH) jsou detailněji popsány v kapitole 4 včetně povinností řidičů, kterým při samotném přesunu náleží velký díl k úspěchu celé akce (podkapitola 4.2). Mezi vozidly se udržuje minimální, ale bezpečná vzdálenost tak, aby nedošlo k vniknutí cizího vozidla do sestavy.



Obr. 24. Rozmístění posádky - dvě vozidla. [zdroj: vlastní]

Zpravidla bývá umístění následující, v transportním vozidle se přepravuje kurýr zároveň s velitelem transportu. V tomto směru má PPH spoustu společných rysů s ochranou VIP osob. Ve své podstatě kurýra si lze představit jako VIP osobu, které je poskytována osobní ochrana.

Státní sektor, například Policie ČR, provádí PPH pro ČNB v sestavě více vozidel za použití zvláštního zvukového výstražného zařízení doplněného zvláštním výstražným světlem modré barvy (vozidla s právem přednostní jízdy - VRZ⁵). Dále se lze setkat s případy, kdy Vojenská policie provádí PPH za použití VRZ, taktéž v sestavě, ale počet vozidel bývá nižší než u předešlého případu Policie České republiky pro ČNB. Přesun za použití VRZ za podmínek § 41 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a změně některých zákonů (citace v příloze P VIII), klade vysoké nároky na řidiče. Ostatní účastníci silničního provozu mají za povinnost respektovat vozidla s právem přednosti jízdy

⁵ Při používání modrých světél (majáků) a sirény se lze setkat i pojmem **VRZ** (výstražné a rozhlasové zařízení). Tento pojem pochází z minulosti, ale v praxi se používá dodnes. Avšak pojem VRZ se v současné platné zákonné legislativě nevyskytuje.

a umožnit bezpečný a plynulý průjezd (v praxi to vždy nebývá samozřejmostí, chodci či motoristé v některých případech toto nerespektování činí úmyslně nebo z nevědomosti svých povinností k umožnění bezpečného a plynulého průjezdu vozidlům za použití VRZ), přesun by tedy měl být plynulý bez zbytečného zastavování. Čas zdolání trasy bude kratší. Dále se snižuje riziko zablokování či útoku transportu na minimum, protože se v rámci sestavy činí opatření k zabránění možného útoku na transportní vozidlo. Do sestavy by se nemělo dostat jiné vozidlo, než které je součástí sestavy. Pokud je součástí sestavy motocykl s VRZ, lze ho využít k regulaci dopravy, a to velmi efektivním způsobem díky svým rozměrům a zrychlení.

V PKB nelze využít oprávnění vozidel s právem přednosti jízdy za použití světel modré barvy, ale lze využít oprávnění § 42 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Na základě tohoto ustanovení řidič vozidla vybaveným zvláštním výstražným světlem oranžové barvy smí tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla, není jeho řidič povinen dodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích (citace v příloze P VIII). Oranžovým světlem jsou mimo jiné vybavena vozidla technických služeb, zemědělské techniky či pracovních strojů.

6.1 Návrh použití průzkumného vozidla při PPH

Průzkumné vozidlo je vhodné pro získávání aktuálních informací na trase před samotným transportem PPH. Možnou formu zobrazuje obrázek (Obr. 25), kde průzkumné vozidlo se pohybuje před samotnou kolonou (sestavou) PPH v časovém předstihu 3 až 9 minut. Tato doba je závislá na aktuální dopravní situaci a na dalších faktorech (rychlosti kolony PPH, reliéfu trasy, povětrnostních podmínkách či počtu rizikových míst). Dále je na obrázku (Obr. 25) zobrazena kolona transportu PPH čítající tři vozidla (přeprava a ochrana zásilky). Průzkumné vozidlo může být využito i pro kolonu vozidel PPH s jiným počtem než na obrázku (Obr. 25).

Informace, které jsou podstatné pro splnění úkolu PPH, jako jsou například aktuální dopravní informace (hustota provozu, podezřelá vozidla, přechodné dopravní značení, podezřelí chodce, nefunkční světelné signalizace, dopravní uzavírky, odstavená vozidla, dopravní nehody, neprůjezdnost trasy, pohyb zvířete a zvířat na komunikaci, policejní kontroly) či informace o rizikových místech posádka ihned po jejich zjištění předává za

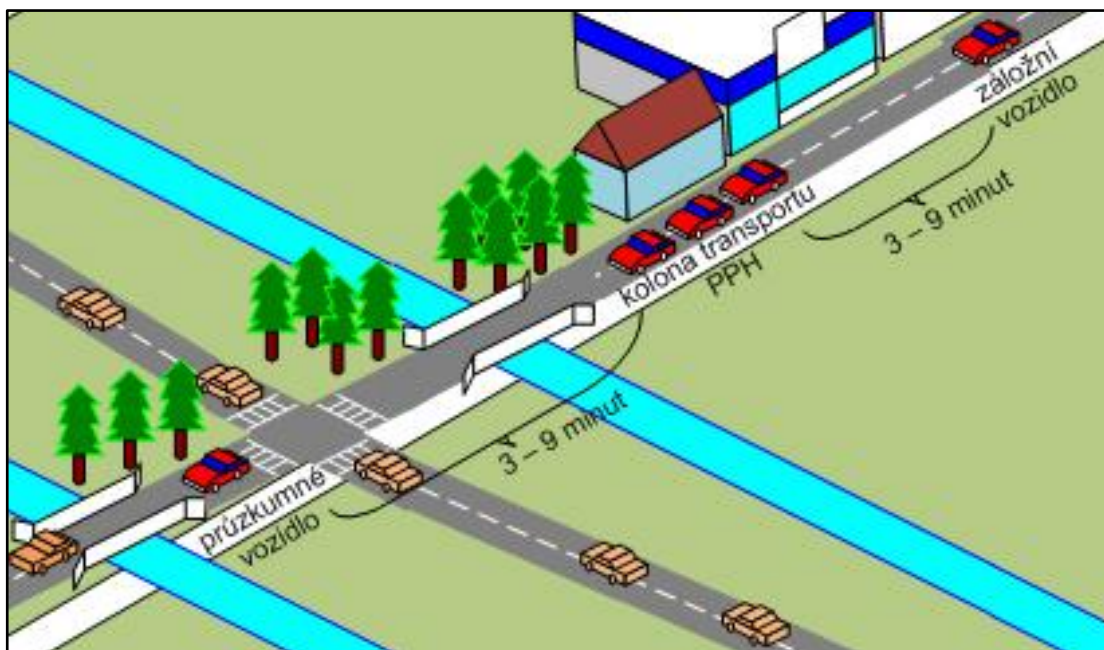
pomocí radiového spojení (případně sítí GSM, zpravidla záložní spojení) veliteli transportu, případně na dispečink. Tyto informace jsou velmi cenné pro samotný transport PPH. Velitel má tedy k dispozici aktuální informace o trase, kam za pár minut má dovést kolonu PPH (nebo i osamocené vozidlo PPH). Tyto informace vyhodnotí k aktuálnímu stavu v daném místě a čase. Následně se rozhodne, zda a jaké přijme opatření (např. změna trasy, změna rychlosti či zvýšená opatrnost na předem určených místech) a případně informuje dispečink.

Posádka průzkumného vozidla zpravidla čítá dva členy - řidiče a pozorovatele.

Je zde nutné stručně se zmínit o pravidlech radiového provozu. Informace, které na základě vizuálního vnímání pozorovatel předává veliteli, nejčastěji pomocí radiostanice s poloduplexním přenosem (v daném okamžiku může probíhat komunikace pouze jednosměrně), musí být uváděny srozumitelně, stručně a výstižně tak, aby přenosový kanál byl co možná nejméně používán, a to z důvodu možného vysílání relace velitelem či jiného člena s důležitou informací. Hlášení od pozorovatele vyžaduje určitou zkušenost a rychlé analytické hodnocení o tom, jaké informace postoupit, a případně, co lze označit za potencionální hrozbu.

Průzkumné vozidlo lze použít jak pro státní sektor tak i pro PKB. Platí zde však zásada, aby průzkumné vozidlo bylo nenápadné, splynulo s daným provozem a nebudilo zbytečný rozruch (podkapitola 2.3.1).

V případě vzniku mimořádné události lze průzkumné vozidlo využít k eliminaci dopadů. Například při technické závadě na vozidle přepravující zásilku průzkumné vozidlo může sloužit jako náhradní dopravní prostředek. V případě přepadu slouží jako posilový tým, jak zobrazuje obrázek (Obr. 26).



Obr. 25. Využití záložního a průzkumného vozidla při PPH. [zdroj: vlastní]

6.2 Návrh využití záložního vozidla při PPH

Záložní (recovery) vozidlo při PPH se neúčastní přímo, ale jako podpůrné vozidlo (vozidla). V případě dostatečného počtu sil a prostředků lze použít i více záložních vozidel, které se přesouvají společně. Jak název „záložní vozidlo“ vypovídá, jeho hlavní účel spočívá v případě vzniku mimořádné události poskytnout co v nejkratším čase podporu (zálohu) k eliminaci dopadů transportnímu vozidlu.

Jak zobrazuje obrázek (Obr. 25), záložní vozidlo se pohybuje v rozmezí 3 až 9 minut za kolonou (sestavou) transportu PPH. Jeho čas je opět jako u průzkumného vozidla odvislý od dopravní situace. Pokud bude mít záložní vozidlo na přímý dohled kolonu transportu PPH, není to na škodu, avšak je nutné mít na paměti pomocné pravidlo, aby případný nezávislý pozorovatel si kolonu transportu PPH a záložní vozidlo nedal do souvislosti společné akce.

V záložním vozidle se nacházejí ochránci, kteří jsou vybaveny ochrannými a obrannými prostředky stejně jako ochránci transportu PPH či ještě o něco lépe (záleží však na kapacitních možnostech vybavení a prostředků). V případě, že posádka bude řádně označena (ústroj - stejnokroj a řádné označení k danému sboru), snižuje se riziko omylu (záměny) při mimořádné události, například s pachateli trestné činnosti.

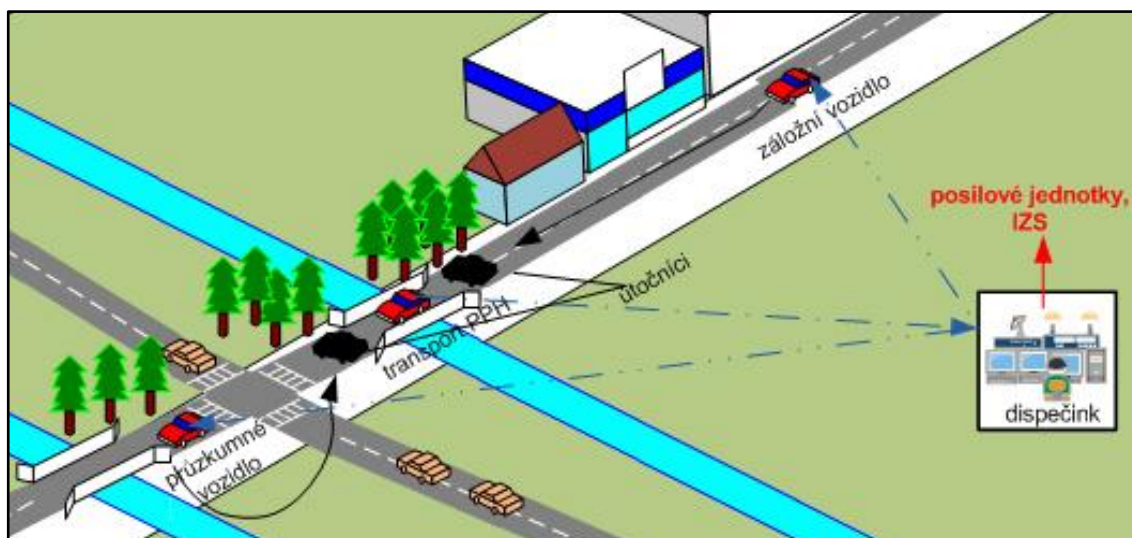
Pro záložní vozidlo je nutné, aby bylo přímo ve spojení s transportem (především s velitelem), průzkumným vozidlem a dispečinkem.

Záložní vozidlo (vozidla) lze využít jak v označeném či skrytém (civilním) provedení, musí však být nenápadné a nesmí budít pozornost. I označené vozidlo může působit nenápadně, tedy na první pohled pro nezúčastněné osoby plní „standardní úkol“.

Použití záložního vozidla není v praxi tak časté, ale s jeho pomocí lze efektivně zvládat mimořádné události různého druhu. Dále je možné záložní vozidlo využít k detekci sledování transportu (kontra-sledování transportu), tedy zjištění, zda transport není monitorován jinými subjekty.

V přípravné fázi je vždy vhodné položit si otázku, pokud se na transport PPH vyčlení více než jedno vozidlo, jakou budou vozidla plnit funkci. Budou všechna použita do sestavy (přepravní, ochranné), či se některé využije jako průzkumné nebo jako záložní vozidlo?

6.3 Modelová situace přepadu transportu PPH



Obr. 26. Využití záložního a průzkum. vozidla při přepadení PPH. [zdroj: vlastní]

Na obrázku (Obr. 26) je znázorněna modelová situace přepadení transportu PPH. Dále je zobrazeno efektivní využití průzkumného i záložního vozidla při vzniku mimořádné události. Jak je z obrázku (Obr. 26) patrné, útočníci využili vjezd transportu PPH (prováděné jedním vozidlem) na most. Vozidla útočnicků černé barvy zablokovala vjezd a výjezd z mostu a tím i transportní vozidlo PPH. Posádka transportního vozidla ihned při vzniku této události pomocí radiového spojení vysílá nouzový signál, který zachytí průzkumné vozidlo, záložní vozidlo i dispečink. Posádka průzkumného vozidla se

otáčí a vyjíždí k danému mostu, stejně tak i posádka záložního vozidla po obdržení nouzového signálu pokračuje zvýšenou rychlostí k zablokovanému transportu. Dispečink ověřuje informaci od transportního vozidla o vzniku mimořádné události a vysílá průzkumné a záložní vozidlo k místu napadení. Dále dispečer informuje IZS o nastalé situaci a koordinuje další opatření. Mezitím se útočníci (4 osoby) snaží pod pohrůžkou násilí (namíření a později i střelby z palné zbraně krátké i dlouhé) přimět posádku k otevření a vydání zásilky. Transportní vozidlo je balisticky chráněné a před střelbou z palné zbraně odolné. Tento děj trvá 2 - 7 minut. Mezitím ve stejné době (koordinace pomocí radiové komunikace) přijíždí průzkumné a záložní vozidlo k místu zablokování. V tuto chvíli útočníci vyhodnotili situaci, že již nemají převahu a rozhodnou se k úniku. Běží do nedalekého lesa a blokující vozidla ponechávají na místě.

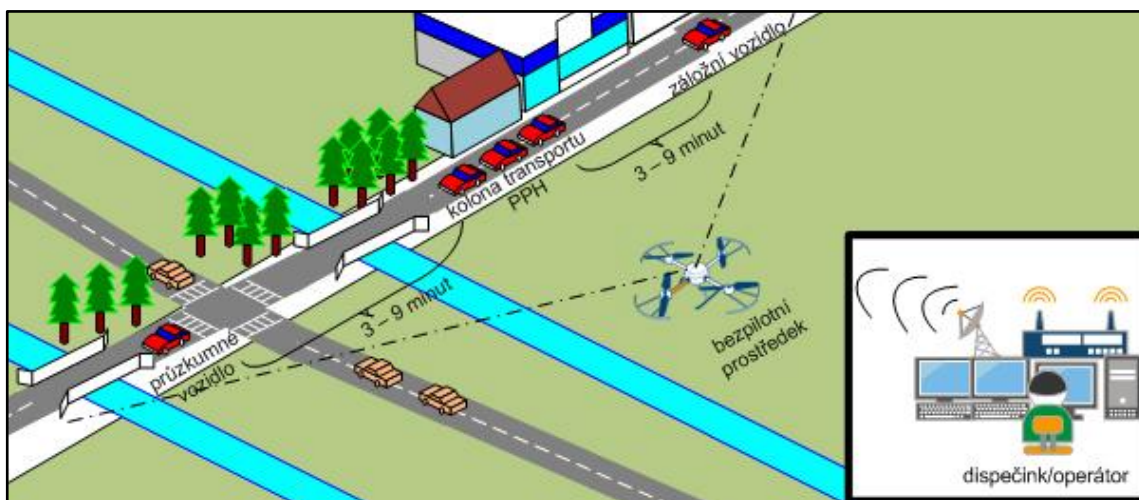
Pokud se provede analýza výše uvedené modelové situace, lze konstatovat, že k odcizení zásilky nedošlo důsledkem těchto faktorů:

- balistická ochrana transportního vozidla;
- použití průzkumného (ačkoli průzkumné vozidlo v tomto případě nezpozorovalo či nevyhodnotilo vozidla pachatelů jako hrozbu) a záložního vozidla - tyto posádky byly schopné se na místo mimořádné události dostavit ve velmi krátké době (několika minut);
- radiová komunikace mezi vozidly PPH a dispečinku;
- výcvik, rozvaha a profesionální chování při mimořádné události zainteresovaných osob do PPH.

6.4 Trendy v PPH

V blízké budoucnosti v rámci PPH lze očekávat četnější a plošnější využívání moderních informačních technologií v rámci informační a komunikační podpory. Dopravní prostředky budou vybaveny dokonalejšími elektronickými asistenty jízdy, jež budou klást nižší nároky na zvládání krizových situací v rámci provozu. V oblasti ochranných prostředků lze očekávat nové technologie, které budou mít vyšší odolnost vůči penetraci projektilům při nižší hmotnosti.

Další vývoj lze spatřovat v nasazení bezpilotních prostředků k monitorování situace kolem dění transportu tak, jak je zobrazeno na obrázku (Obr. 27). Možnosti bezpilotních prostředků se již dnes aplikují do bezpečnostních sektorů, ale především v rámci katastrofy obce, kde nejsou kladeny nároky na dlouhé přelety.



Obr. 27. Využití bezpilotního prostředku k monitorování PPH. [zdroj: vlastní]

7 NÁVRH TACTICKÉHO OPATŘENÍ PPH PŘI SILNIČNÍ POLICEJNÍ KONTROLE

V případě, že je transport PPH v průběhu fáze realizace kontrolován policejní hlídkou, dochází k neplánovanému zastavení vozidla transportu, a tím pádem k potencionálnímu narušení úspěšného a bezpečného splnění úkolu. Zastavení vozidla policií může být preventivní činností v rámci dohledu nad bezpečností provozu nebo z důvodu řešení porušení pravidel silničního provozu (v tomto případě si řidič své chyby může být vědom).

Pokud se PPH neprovádí ve státním sektoru za podmínek použití VRZ (popsáno v kapitole 6), je v těchto případech povinností účastníka silničního provozu, dle Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, řídit se pokyny policisty a podrobit se silniční kontrole.

V případě, že řidič vozidla nerespektuje výzvu k zastavení při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou, bude mu za přestupek uložena pokuta od 2 500 do 5 000 Kč a 5 bodů.

Velmi důležité je uvědomit si fakt, že mezi oprávněnou hlídkou policie a transportem PPH (účastníkem silničního provozu) musí vzniknout **interakce**⁶, ze které se pochybnosti o pravosti policie potvrdí či naopak vyvrátí, respektive i policejní hlídka nabude přesvědčení, že transport PPH bude respektovat jejich pokynů (jedná se o oprávněný transport PPH, který je ochoten a schopen s policií spolupracovat). Základem této interakce musí být ochota a schopnost komunikace.

Významnou prevencí v tomto ohledu je součinnost a předávání informací příslušné policii. Je nutné zabezpečovat informační tok dle předem stanovených pravidel a podmínek o transportech PPH. V PKB tuto činnost provádí dispečer, respektive pověřený pracovník bezpečnostní agentury, případně přímo jednatel. V rámci státního sektoru by taktéž mělo docházet k informování o PPH. Například v resortu Ministerstva obrany České republiky mají vojenské útvary (vojenská zařízení) povinnost informovat o PPH od určité částky místně příslušnou Vojenskou policii. Jak ve státním, tak i v privátním sektoru se provádí PPH nižších hodnot, o kterých se žádný orgán neinformuje.

⁶ Interakce - vzájemné působení, v tomto případě komunikace mezi policií a transportem PPH.

I přes výše uvedené informační vazby může dojít k provedení silniční kontroly ozbrojeným bezpečnostním sborem dle jejich úkolů a působnosti. Je nutné se před a i při těchto kontrolách chovat velmi obezřetně, neboť z analýzy přepadení PPH (příloha P I) vyplývá, že jedna pětina přepadení byla provedena pod záminkou falešné policejní kontroly.

V dnešní době není problém si pořídit policejní uniformu včetně označení, či dokonce služební průkaz.

Dle platné legislativy České republiky mohou kontrolu provádět: Policie České republiky, Celní správa České republiky, případně místně příslušná obecní policie. Žádný z těchto výše uvedených ozbrojených sborů nemůže provádět silniční kontrolu v civilním oblečení a všichni mají povinnost prokázat svoji příslušnost.

7.1 Ověření pravosti policejní hlídky

Způsob prokazování příslušnosti k Policii České republiky upravuje § 12 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Z tohoto ustanovení vyplývá, že při provádění úkonu je policista povinen prokázat svou příslušnost k policii služebním stejnokrojem, odznakem policie nebo služebním průkazem, na kterých musí být zřetelně viditelné identifikační číslo. Pokud povaha nebo okolnosti úkonu neumožňují prokázat příslušnost výše uvedeným způsobem, prokáže policista svou příslušnost k policii ústním prohlášením „policie“; to však neplatí, brání-li povaha nebo okolnosti úkonu také ústnímu prohlášení. [13]

V případě pochybností o pravosti služebního stejnokroje lze policistu požádat, aby se prokázal služebním průkazem. Osobní identifikační číslo je uvedeno na odznaku, uniformě i na služebním průkazu s fotografií.

Vzhled služebního stejnokroje i služebních vozidel Policie ČR upravuje vyhláška č. 122/2015 Sb., o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (Příloha P XIV) [5].

Obdobným způsobem je prokazování příslušnosti i u ostatních ozbrojených bezpečnostních sborů. Například: Celní správa České republiky, dle § 14 služební stejnokroj, označení a odznaky, § 20 prokazování příslušnosti zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky. Vojenská policie prokazuje svoji příslušnost dle § 24 zákona

č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii. Obecní policie prokazuje svoji příslušnost dle § 9 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii.

Vzhled služebního stejnokroje a služebních vozidel upravuje u Celní správy České republiky vyhláška č. 286/2012 Sb., o vnějším označení, odznacích, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel Celní správy. U Vojenské policie toto upravuje vyhláška č. 301/2013 Sb., o stanovení způsobu zevního označení Vojenské policie a vojenských policistů, vzoru služebního průkazu a barevného provedení a označení dopravních a speciálních prostředků Vojenské policie. U obecní policie toto upravuje vyhláška č. 418/2008 Sb., kterou se provádí zákon o obecní policii.

Výše uvedené zákony a vyhlášky jsou zveřejněny v příslušné Sbírce zákonů České republiky a každý občan má možnost se s nimi seznámit.

Pokud v rámci PPH dojde k silniční policejní kontrole, je nutné pozorovat a vyhodnocovat celý soubor indicií a negativních znaků. Tento proces se provede na základě zkušeností a znalostí, které povedou k úsudku o pravosti policie, či naopak k utvrzení možné lůžky. Vždy je nutné včas informovat dispečink o policejní kontrole.

V rámci hodnocení o pravosti policie je nutné si všimnout a hodnotit:

- místa a čas policejní kontroly (Je to typické místo a čas, kde v minulosti již probíhala policejní kontrola?);
- celkový vzhled - ústroj, výzbroj, ustrojenost (Je ústroj a výzbroj obvyklá pro prováděný typ úkonu, jde o typ palné zbraně, která je zavedená u policie? Jsou příslušníci hlídky řádně ustrojeni – použití schválených výstrojních součástek?);
- podezřelé vystupování a chování, které není u příslušníků policie obvyklé (např. styl zastavování vozidla, způsob přistupování k vozidlu, pozdrav, atd.);
- označení příslušníků policie (více 7.1) včetně služebního vozidla (označení k policii, tovární značky, typ) a RZ vozidla;
- osobní služební číslo, služební průkaz, ochota toto sdělit či ověřit (více 7.1.);
- ostatní negativní znaky.

Po zjištění osobního služebního čísla policisty je vhodné toto číslo ověřit.

Přes telefonickou linku 158 dispečer (případně sám velitel) provede ověření pravosti služebního průkazu Policie České republiky (osobní služební číslo policisty) včetně oprávnění přítomnosti hlídky a RZ služebního vozidla policie na daném místě silniční

kontroly. Operátor integrovaného operačního střediska, které je dislokované na Krajském ředitelství policie daného kraje, má možnost nahlédnout do elektronické knihy instrukcí a tyto informace potvrdit či vyvrátit. Pokud by operátor tyto informace nemohl ověřit, má jako další možnost vyslat na místo silniční kontroly oddělení vnitřní kontroly Policie České republiky, které sídlí na každém Územním odboru a na Krajském ředitelství policie daného kraje. Případně se vysílá na místo silniční kontroly nejbližší hlídka Policie České republiky.

Dále je možnost přes internetové stránky Ministerstva vnitra⁷ České republiky ověřit neplatné (ztracené, odcizené) služební průkazy Policie České republiky. Uvedené údaje však mají pouze informativní charakter, protože může dojít k časové prodlevě mezi ohlášením ztráty nebo odcizení průkazu a zavedením této skutečnosti do informačního systému (cca 24 hodin).

Je zde nutné zmínit se o možnosti, že silniční kontrola nemusí být prováděna pouze Policií České republiky, ale v rámci působnosti příslušné legislativy i například obecní policií, Celní správou České republiky. V rámci AČR je to Vojenská policie.

Pro kontrolu pravosti policejní hlídky může být využito i průzkumné vozidlo.

7.2 Návrh taktického postupu s vozidlem s balistickou ochranou

Vozidlo s balistickou odolností (2.3.1) poskytuje určitou ochranu posádce (dle balistické třídy, více příloha P VI). Při zastavení transportního vozidla policejní hlídkou lze této ochrany využít. Pokud posádka transportního, balisticky chráněného vozidla neotevře, nachází se v relativně bezpečném prostoru. Opět zde platí pravidlo ihned o policejní kontrole informovat dispečink. Balisticky odolná vozidla ve většině případu nedisponují funkcí stahování oken. Proto jsou zpravidla tato vozidla vybavena komunikačním systémem (mikrofon, reproduktor) určeným pro komunikaci mezi posádkou vozidla a vnějším prostředím. Právě pomocí tohoto komunikačního systému lze policejní hlídce oznámit plněný úkol (výše popsaná interakce), a pokud i po této informaci bude policie trvat na silniční kontrole v daném místě (nelze docílit ani kompromisu provést policejní kontrolu na místě, které bude v rámci bezpečnosti vyhovovat oběma stranám - areál policejní

⁷ <http://aplikace.mvcr.cz/neplatne-služebni-prukazy>

služebny, rušná místa, areály veřejné správy, atd.), je žádoucí ověřit pravost policie (postup blíže popsán v 7.1). Do té doby, než dojde k potvrzení pravosti policejní hlídky, posádka transportu se chová obezřetně a pozoruje dění ve svém okolí, ale nechová se agresivně, neurvale či neochotně. I zde platí, že komunikace je základ úspěchu, respektive i v rámci komunikace lze odhalit indicie či negativní znaky o hrozbě. Pokud se potvrdí pravost policejní hlídky, není důvodu k nepodrobení se policejní kontrole, v rozsahu technických možností daného typu vozidla.

V době kdy dochází k ověření policejní hlídky, posádka pozoruje okolí, zda se k vozidlu nepřibližuje neoprávněná osoba (umístění předmětu na vozidlo), zda nedochází k násilnému otevření vozidla, zda nedochází k zabránění odjetí vozidla či nedochází k zablokování transportního vozidla. V případě zjištění tohoto či obdobného ohrožení, posádka se snaží vyzvat pomocí reproduktoru o zanechání výše uvedeného jednání. Pokud se výzva stane marnou výzvou, velitel organizuje urychlené opuštění daného místa a informuje o tomto dispečink.

V případech kdy se potvrdí, že se jedná o falešnou policejní kontrolu (např. odcizený služební průkaz, nebo v průběhu výše popsaného postupu dojde k násilnému ataku) nezbyvá než toto jednání oznámit na dispečink, vyslat nouzovým signál a ihned dané místo opustit. Pokud nelze z místa odjet, velitel činí a organizuje opatření k ochraně (více popsáno v 7.3). Dále je nutné mít na paměti možnosti, ale i případné slabiny, balisticky chráněného vozidla.

7.3 Návrh taktického postupu při napadení transportu

Obecně při napadení transportu velitel prvotně organizuje opatření k odjetí (únik včetně vycouvání či odhození, proražení překážky - pokud se jedná o vozidlo, těžší částí vozidla narážet do lehčí části blokujícího vozidla) z místa napadení, v případě PPH více vozidly, místo napadení prioritně opouští transportní vozidlo, ochranná vozidla poskytují tomuto podporu. V případě, že nelze (nepodaří se) z místa odjet, je na veliteli transportu organizovat postup k odražení útočnicka a případně na základě vyhodnocení daného místa organizovat krycí ústup. V těchto stresově vypjatých situacích se velitel věnuje organizování ochrany, případně osobní ochraně kurýra. Dispečer, který již o nastalé situaci musí mít informaci, koordinuje přivolání posilových jednotek či IZS na místo napadení.

Pro případ napadení je vhodné mít ve vozidle skrytě umístěné záložní obranné prostředky, záložní zásobníky se střelivem či záložní zbraně (vše dle příslušné a platné legislativy). Při tomto je však nutné mít řádně poučenou posádku o jejich umístění. K obraně střelbě se dají využít specializované otvory - střílny, pokud jím je vozidlo vybaveno. Dále se k obraně dají použít sirény s hladinou akustického tlaku vyšší než 130 dB (hrozí poškození sluchu), které při aktivaci zároveň mohou upozornit na mimořádnou událost v okolí. Členové posádky mohou být dále vybaveni dýmotvornými prostředky (využití více popsáno v 2.3.6).

Výše uvedené taktické postupy je třeba nacvičovat a upřesňovat na základě okolností daného prostředí.

7.4 Návrh taktického postupu s vozidlem bez balistické ochrany

Při PPH za použití vozidel, které nedisponují balistickou ochranou, je zásadní si tento fakt uvědomit a k tomuto směřovat výcvik i taktiku transportu. Členové přepravy se nemohou spolehnout na to, že jsou chráněny jako u vozidel s některým typem balistické ochrany.

Vhodné je po naložení zásilky a nastoupení členů vozidlo zevnitř uzamknout, pokud již není nastaveno automaticky při uvedení vozidla do pohybu. Tím lze zabránit otevření dveří vozidla neoprávněnou osobou, například při zastavení vlivem dopravní situace.

PPH prováděná vozidlem bez balistické ochrany a bez použití VRZ (státní sektor), v případě silniční policejní kontroly je velmi obtížné najít postup, jak efektivně eliminovat riziko přepadení.

Částečně lze této situaci předcházet tím, že transportní vozidlo zastaví ve vhodně zvolené vzdálenosti (na základě vyhodnocení situace, technické úpravě, provozu a bezpečné vzdálenosti) před policejní hlídkou (zastavujícím policistou), výjimečně za policejní hlídkou (policejní hlídka v tuto chvíli nezná důvod tohoto jednání a může ho vyhodnotit jako nerespektování pokynů). Opět zde platí pravidlo ihned o policejní kontrole informovat dispečink. Z této vzdálenosti se posádka transportu (velitel) snaží o komunikaci s policejní hlídkou. V rámci této komunikace je snaha informování policejní hlídky o plnění úkolu (výše popsaná interakce) a vysvětlení svého jednání (zastavení před, za hlídkou). Pokud i po této informaci (pozdějším možném písemném doložení) bude policie trvat v daném místě na kontrole (nelze docílit ani kompromisu provést policejní kontrolu na místě, které bude v rámci bezpečnosti vyhovovat oběma stranám - areál policejní služebny, areály veřejné správy, atd.), je nutné pokusit se o ověření pravosti policejní hlídky (postup blíže

popsán v 7.1). Zde však nastává otázka, jaký způsob zjištění osobních služebních čísel policie zvolit (hlas, reproduktor, GSM, či osobní kontakt - v tomto případě značná obezřetnost, ale nikoli přehnaná). Velitel transportu má v této situaci nezáviděnou úlohu rozhodnout, jaké postupy zvolit, aby nedošlo k ohrožení přepravy. Dále nelze vyloučit, že pokud transportní vozidlo zastaví před (za) policistou, k danému vozidlu se policista nepřiblíží - toto je zcela přirozené, protože se policie snaží pochopit a zjistit jednání transportního vozidla.

Opět zde platí, že komunikace je základ úspěchu.

V případě procesu ověřování pravosti policejní hlídky platí výše uvedená obezřetnost (7.2), ovšem stále je potřebné mít na paměti rozdílnosti od vozidla s balistickou ochranou.

Pokud se potvrdí pravost policejní hlídky, není důvodu k nepodrobení se policejní kontrole. Vystupovat z vozidla, pouze v případě výzvy policisty.

Může však nastat situace, že již při zastavování velitel (řidič) nabude přesvědčení (na základě racionálního vnímání a poznání - více popsáno v 7.1), že policejní hlídka je falešná a s vysokou pravděpodobností hrozí přepadení PPH. Transportní vozidlo nezastaví a zvýšenou rychlostí opouští místo kontroly do bezpečného prostoru. Tento fakt musí být ihned předán na dispečink, a následně ihned předán policii (např. na linku 158, případně pomocí dispečera na místně příslušnou policii), že transportní vozidlo nezastavilo policejní hlídce a nepodrobilo se policejní kontrole. Tento úkon je velmi důležité provést co v nejkratším čase, v případě nepotvrzení falešné hlídky se předejde možnému nedorozumění či mimořádným událostem, respektive v případě potvrzení falešné policejní hlídky budou vytvořena opatření v rámci policie, která povedou k dopadení a objasnění této protiprávní činnosti.

Pokud dojde k napadení transportu, obecně platí popsáný postup v 7.3. Při totálním zablokování a neúspěšném pokusu proražení nezbyvá než organizovat obranu a ústup do velitelem určeného prostoru. Za použití krycí palby opustit vozidlo (nezapomenout na rozeptnutí bezpečnostního pásu - v případě připoutání za jízdy) a uniknout z místa přepadení. K opuštění vozidla využíváme možnou ochranu vozidla (blok motoru, disky kol) - pozor na plechové části vozidla, kterými snadno projde střela (např. dveře). **Obecně při použití palné zbraně (obranná střelba, varovný výstřel do vzduchu) je vždy nutné zohledňovat možné ohrožení nezúčastněných osob (život či zdraví).** Při střelbě skrz

sklo oken je pravděpodobné, že posádka může být ochromena hlukem či zraněna úlomky skel (pozor na oči, pokud se nepoužívají ochranné brýle). [15]

Při výcviku je nutné si vyzkoušet opuštění vozidla za simulované střelby. Postupně dochází k odstraňování prvotních nedostatků, jako jsou metody tasení zbraně, přeorganizování výstroje, techniky opuštění vozidla, či technika opuštění vozidla přes místo spolujezdce. Pokud je posádka vybavena balistickou vestou, taktickou vestou, je jejich pohyb ještě složitější a náročnější.

Vozidly bez balistické ochrany provádí PPH jak státní sektor, tak i PKB.

Existuje ještě jedna možnost, že posádka PPH bude plně důvěřovat policejní hlídce, bez procesu ověřování pravosti se bude řídit pokyny policie a podrobí se silniční policejní kontrole. Tento způsob může být aplikovatelný v případě stoprocentní jistoty v pravosti policejní hlídky. V jiných případech se uvedený postup může stát velmi rizikový.

Příloha P XIV zobrazuje možný vzhled služebního stejnokroje Policie České republiky při silniční kontrole, dle vyhlášky č. 122/2015 Sb., a vnějšího označení při prokazování příslušnosti k Policii České republiky. Na internetových stránkách [16] Policie České republiky lze nalézt informace k problematice, jak poznat policistu - příslušníka Policie České republiky. [16]

Činnost při silniční policejní kontrole byla konzultována s metodikem výkonu dopravní služby Krajského ředitelství Policie České republiky Pardubického kraje a jeho prostřednictvím byl následně vznesen dotaz na Policejní prezídium České republiky ohledně postupu při silniční kontrole. V současné není k dispozici metodika silniční kontroly vozidel zabezpečujících převoz finančních hotovostí či cenin ze strany Policie České republiky.

8 NÁVRH TAKTICKÉHO OPATŘENÍ PPH PŘI TECHNICKÉ ZÁVADĚ A DOPRAVNÍ NEHODĚ

8.1 Technická závada

8.1.1 Technická závada na dopravním prostředku

V průběhu PPH může dojít k technické závadě dopravního prostředku. Závada může zapříčinit částečnou či úplnou nepojízdnost vozidla. V tuto chvíli velitel transportu okamžitě informuje dispečink a na základě polohy, kde došlo k nepojízdnosti vozidla, kapacitních možností sil a prostředků i dopravní situace, konzultuje další postup a opatření. Následně velitel činí rozhodnutí o dalším postupu PPH.

Pokud je technická závada na vozidle odstranitelná na místě, například defekt pneumatiky, po informování na dispečink posádka provede odstranění závady za použití bezpečnostních opatření, o kterých na místě rozhodne velitel. Při odstraňování závady se musí pamatovat na bezpečnost práce (např. postup při výměně kola) a dále se musí zohlednit bezpečnost v silničním provozu, aby tak nedošlo k neúmyslnému narušení PPH (např. dopravní nehoda ostatních účastníků silničního provozu - náraz do stojícího transportního vozidla). Každopádně ochránci by měli zaujmout pozice mimo vozidlo, případně zajistit kruhovou obranu (rozmístění ochránců tak, aby byla zajištěna perimetrická ochrana a členové ochrany měli mezi sebou vizuální kontakt).

V případě, že PPH je zabezpečována více vozidly, velitel organizuje přeskupení sil a přemístění zásilky do jiného vozu v rámci sestavy (včetně možného využití průzkumného či záložního vozidla). Při tomto přeložení zásilky velitel určuje rozmístění členů tak, aby co v nejvyšší míře zajistil bezpečnost zásilky (lze využít modelu viz naložení zásilky Fáze realizace 3.2). Dále pak velitel určí, kteří členové transportu pokračují v PPH a kteří zůstávají u nepojízdného vozidla a následně budou řešit servis či odtah.

Pokud není možnost přeložení zásilky do jiného vozidla (v případě PPH jedním vozidlem), dispečer by měl zajistit příjezd náhradního vozu (dle předem připraveného scénáře). Velitel do doby příjezdu náhradního vozidla vyhodnotí situaci v daném místě a čase a na základě využitelných sil a prostředků rozhodne o postupu k zajištění bezpečnosti zásilky.

Velitel může rozhodnout, pokud to počet členů transportu dovoluje, o zajištění kruhové obrany kolem transportního vozidla (případně celé sestavy). Je vhodné, aby ochránci

v případě potřeby mohli využít krytů (motor vozidla, kola vozidla, případně ostatní možné kryty v daném místě).

Nastane-li technická závada v blízkosti vyložení, velitel může rozhodnout o dokončení transportu pěším přesunem. Musí však brát na zřetel místo, čas, vzdálenost, pohyb veřejnosti, objemnost zásilky, hodnotu zásilky, riziková místa, využitelné síly a prostředky atd.

Technická závada na vozidle zpravidla nastane v silničním provozu, jak již bylo popsáno výše, při ní je zároveň nutné eliminovat i neúmyslné hrozby v rámci bezpečnosti silničního provozu. Při závadě je nutné se řídit povinnostmi vyplývajícími dle Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, například označit vozidla výstražnými směrovými světly, umístit výstražný trojúhelník či používat reflexní vesty.

U dopravních prostředků státního sektoru i u PKB nelze zcela závadu vyloučit, i když ji lze eliminovat tím, že se před samotnou přepravou provede kontrola technického stavu vozidla (4.2. a příloha P VII). Je třeba se na možnou závadu připravit tím, že posádka bude obeznámena o umístění prostředků k odstranění závady a bude zpracován postup, jak tuto mimořádnou událost v rámci PPH řešit.

8.1.2 Technická závada na ostatních technických prostředcích

Pokud v průběhu PPH dojde k technické závadě na jiném technickém prostředku, než na dopravním, platí zde opět informování dispečinku. Samozřejmě záleží, na jakém technickém prostředku se závada projeví a jak tato porucha ovlivní samotný transport. Zpravidla tato závada nezpůsobí primárně přerušování PPH, ale vždy je nutné na toto reagovat příslušným opatřením, které povede k zachování bezpečného a úspěšného dokončení úkolu.

Například pokud dojde k závadě na komunikačním prostředku radiového spojení, ihned po zjištění je nutné oznámit a komunikovat s dispečinkem pomocí záložního prostředku, sítě GSM. V přípravné fázi se lze připravit na možnost výpadku GPS lokátoru tím, že budou předem určeny kontrolní body na trase, kdy jejich průjezd bude nahlášen na dispečink. Na další možné výpadky technických prostředků reagovat vždy racionálně, uváženě, případně improvizovaně k dané situaci tak, aby byla co možná nejméně narušena bezpečnost a plynulost PPH.

8.2 Dopravní nehoda

Dopravní nehoda je definovaná § 47 Zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů (citace P XII). V tomto ustanovení jsou definovány i povinnosti řidičů, účastníků na dopravní nehodě (citace P XII). Na základě těchto povinností je dopravní nehoda v rámci PPH organizačně složitá a komplikovaná událost, a to i v případech, kdy nedojde ke zranění osob.

U dopravní nehody při plnění PPH je v rámci dodržení bezpečnostních opatření k nastalé situaci prioritní záchrana lidského života a zdraví účastníků nehody.

Pokud dojde k dopravní nehodě při PPH, vždy je nutné počítat i s možností, že dopravní nehoda je úmyslně založená či fingovaná z důvodu narušení, přepadu transportu.

Dopravní nehodě se v současném provozu nedá zcela zabránit, i když řidiči transportu budou nehodu eliminovat stylem jízdy (defenzivní jízda, více 4.2 a příloha P III).

Dopravní nehody v rámci PPH se nevyhýbají ani státnímu sektoru, ani PKB. Jak zobrazuje fotografie (Obr. 29), kdy dne 13. 7. 2011 na pozemní komunikaci I/38 ve směru z Jihlavy do Znojma došlo ke srážce transportní vozidla PPH PKB s cisternou převážející propanbutan. Po dopravní nehodě posádka nebyla schopna přivolání pomoci, událost zaznamenal dispečer SBS a následně organizoval potřebná opatření. Z obrázku (Obr. 29) již není patrné, že přepravovanou peněžní hotovost překládala Policie České republiky do svých vozidel. Jednalo se především o mince měny euro. [17]



Obr. 28. Dopravní nehoda vozidla PKB. [17]

Na dopravní nehodě může být přímá účast (viník, poškozený) nebo nepřímá účast (kolem jedoucí). Při vzniku dopravní nehody je třeba zachovat klid a rozvahu, orientovat se v čase a místě. Přivolat zraněným záchrannou službu, případně poskytnout zraněným první pomoc (příloha P XI)⁸ dle možností a schopností. Vždy je pro osobu, která poskytuje první pomoc, prvořadě zachovat si vlastní bezpečnost. [18]

Další obecné zásady při dopravní nehodě:

- vypnout chod motoru havarovaného vozidla tím, že se vysune klíč ze spínací skříňky, pokud to aktuální situace dovolí;
- opustit havarované vozidlo, pokud je to možné, pomoci i ostatním opustit vozidlo;
- dbát vlastní bezpečnosti, v co nejkratší době zajistit místo nehody tak, aby nedošlo k dalším nehodám, při tomto využít výstražného osvětlení vozidla, výstražného trojúhelníku a reflexních vest.

K výše uvedeným obecným zásadám velitel transportu musí implementovat zásady k bezpečnosti PPH k daným podmínkám (místo nehody, závažnost nehody, počet zraněných, počet členů posádky PPH atd.), což je nelehký úkol. Vždy o vzniklé či zjištěné dopravní nehodě neprodleně informovat dispečink, který následně informuje IZS (pokud tak již neučinil velitel či jiný účastník dopravní nehody).

Jak již bylo zmíněno, v případě nepřímé účasti na dopravní nehodě transportu velitel oznámí zjištěnou událost na dispečink. Dále se zvýšenou obezřetností velitel organizuje ověření (v daném místě a čase), zda se nejedná o fingovanou dopravní nehodu. Například provede zastavení vozidla v určité vzdálenosti od místa nehody a se zvýšenou pozorností vyšle ochránce k místu nehody, který přes rádiové spojení podává průběžné informace o zjištěném stavu. V případě, že se nejedná o fingovanou dopravní nehodu, velitel organizuje postup s výše uvedenými zásadami při dopravní nehodě.

Pokud se potvrdí, že se jedná o fingovanou dopravní nehodu, velitel ihned o tomto informuje dispečink a urychleně organizuje opuštění daného místa (více je uvedeno v 7.3).

⁸ Uvedený postup v příloze P XI lze aplikovat při poskytnutí první pomoci nejen v souvislosti s dopravní nehodou.

9 PRAKTICKÉ NEGATIVNÍ POZNATKY V RÁMCI PPH

9.1 Označení členů transportu

Označení členů by mělo být viditelné a zřetelné, a to na zádech nápisem, který je čitelný i na střední vzdálenost, a na hrudi menším nápisem, čitelným na krátkou vzdálenost. Pokud v případech, kdy se nejedná o skrytou přepravu, nejsou členové transportu řádně označeny danou příslušností ke sboru (státní sektor) či agentuře (PKB), vypovídá to o nedůsledné přípravě a neprofesionalitě. Při mimořádné události v rámci PPH, především při přepadení, řádné neoznačení může vést k záměně útočníků a pachatelů. Zároveň společnost vnímá lépe a klidněji, pokud se na veřejných místech pohybují osoby v taktické výstroji či se zbraněmi, kteří jsou dle označení identifikovatelní k určitému sboru státního sektoru či agentuře PKB.

9.2 Ochrana zraku a sluchu

Oči jsou jedny z necitlivějších lidských orgánů. Pomocí zraku soustředíme přibližně 70 % z celkového počtu smyslových receptorů člověka [19].

V praxi se zrak nechrání tak, jak by si zasloužil. Nejpoužívanější ochranou zraku jsou brýle. Chrání oči nejen před sluncem, prachem, větrem, ale i při rizikových činnostech, jako je PPH, brýle mají balistickou ochranou. Tyto brýle musí být pohodlné a odolné. I přesto, že je v dnešní době velký výběr ochranných i střeleckých brýlí, bohužel bývají velmi často opomíjeny a nevyužívány.

Ještě více opomíjena bývá ochrana sluchu. Při standardním průběhu transportu není důvodu používat chrániče sluchu. Pokud se však posádka dostane do mimořádné události, ve které je nutné použít palné zbraně, nasazení chráničů sluchu je v daném okamžiku z důvodu časové tísně téměř nemožné. Přibližně po 2 minutách střelby (bez chráničů sluchu) vzniká tzv. akustické trauma. Střelba odpovídá 130 - 140 dB (práh bolestivosti člověk vnímá okolo 130 dB). Akustické trauma (akutrauma) je poranění akustickými (zvukovými) podněty, nadměrným hlukem. Akutně se projeví bolestí, poruchami sluchu, šelestem, závratí. Chronický bývá rovněž tlak v uších. Dochází k mechanickému poškození včetně poškození kůstek, narušena může být mikrocirkulace, metabolismus. Při závažných případech může přivodit i trvalé poškození sluchu, akutní poškození ucha zvukem. Izolovaně je vnitřní ucho postiženo zejména třeskem, který trvá kratší dobu (výstřel), při výbuchu je tlakem ještě poškozeno středouší, funkční ztráta je nejčastěji v oblasti

bazálního závitů hlemýždě (typická ztráta sluchu s maximem kolem 4 kHz), což způsobí nedoslýchavost až hluchotu, porucha vestibulárního aparátu – závrať. [20]

Na trhu se vyskytují produkty pro dlouhodobé nošení k ochraně sluchu, tzv. individuální ochrana sluchu, špunty do uší vyrobené na míru podle otisků uší s možností využití s náhlavní soupravou pro komunikační prostředky. [21]

9.3 Umístění a nošení plynových masek

Plynová (ochranná) maska je součástí ochranných prostředků. Aby byla efektivně využívána, měla by být vždy na dosah připravena v pohotovostní poloze (s nasazeným filtrem) z důvodu co nejrychlejšího nasazení na obličej. Tedy při naložení, přesunu i vyložení zásilky.

V praxi nastává problém s umístěním plynových masek. Pokud členové transportu mají veškeré prostředky při sobě, uložení masky na výstroji může znamenat nelehký úkol.

V PKB bývají ochranné masky umístěné ve schránce k tomu určené (prachu odolné) uvnitř vozidla (např. VW Transporter) tak, aby byly na dosah posádky. Záleží však na tom, jaký typ vozidla se k PPH používá a kam lze ochranné masky umístit. Pokud se PPH provádí osobním vozidlem, například typem Škoda Octavia se čtyřmi osobami, nastává problém, kam ochranné masky efektivně umístit. Proto je vhodné umístění masek řešit přímo na výstroji členů transportu.

Útoky za pomoci slzotvorných látek již byly na PPH vícekrát zaznamenány (1.4.4) [1] [2].

9.4 Výbava při zvýšeném riziku

Při zvýšeném riziku v rámci PPH, které je vyvoláno hodnotou, cenností zásilky či indiciemi o narušení transportu, dochází ke zvýšení souboru bezpečnostních opatření včetně vyššího stupně utajení a dalších opatření (nasazení vyššího počtu personálu, zvýšená výbava obranných a ochranných prostředků). V PKB to může být i nasazením Policie České republiky. Mezi ochranné prostředky, které se standardně nevyužívají v rámci PPH, patří používání helmy, tedy zvýšené ochrany hlavy. Ve své podstatě by měla být hlava běžně chráněna, stejně jako ostatní části lidského těla (např. balistická - neprůstřelná vesta) s životně důležitými orgány. Na území ČR se v praxi při „běžné“ PPH nošení helmy neosvědčilo. Jeden z možných důvodů je i to, že při nošení helmy se zvyšuje výška

postavy a některé osoby s vyšší postavou mají problémy s nástupními i vnitřními rozměry dopravních prostředků. V PKB se spíše setkáváme s nošením kšiltových čepic (vhodné je, aby čepice byla označená nápisem k dané agentury).

Existují různé druhy ochranných přileb: protiúderové, balisticky odolné (dle třídy), se štítem (ochrana zraku) atd. Na obrázku (Obr. 29) je ochranná přilba pancéřová s třídou balistické odolnosti 2, dle ČSN 39 5360 (příloha P VI), používaná v AČR.



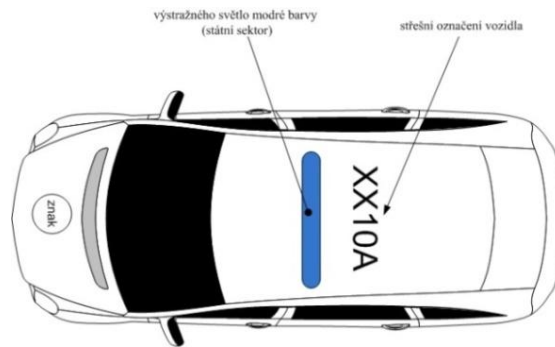
Obr. 29. Balisticky odolná přilba

AČR. [zdroj: vlastní]

Pokud dojde ke zvýšeným bezpečnostním opatřením, mělo by dojít k nasazení balistických vest s co možná nejvyšší třídou (více popsáno 2.3.4 - Balistická vesta) včetně ochrany krku (nákrčník - s balistickou odolností) a klínu.

9.5 Označení vozidel na střeše vozu

Vozidla Policie České republiky zpravidla nedisponují označením na střeše identifikačním znakem, i když vyhláška č. 122/2015 Sb., §12 odst. 1) toto označení umožňuje. Ale i vozidla ostatních jednotek státního sektoru, například vozidla Vojenské policie tímto označení taktéž nedisponují. Při pohledu z výšky (např. vrtulník, bezpilotní prostředek) se jedná o velmi rychlou a zřetelnou identifikaci, která může být v určitých případech prospěšná. U takto označených vozidel mi není známo nevýhod. Možné označení služebního vozidla při pohledu ze shora zobrazuje obrázek (Obr. 30). V PKB se zpravidla takto označená vozidla využívají především pro úkoly PPH.



Obr. 30. Označení vozidla na střeše vozu. [zdroj: vlastní]

9.6 Nasazení GPS lokátorů

V PKB je využívání lokátorů o poloze transportu již běžným vybavením. V tomto ohledu je státní sektor obecně o něco pozadu. Policie ČR však tuto problematiku řeší.

Do služebních vozidel Policie České republiky se od roku 2015 zavádí komplexní řešení lokalizace a obrazového záznamu. Operační středisko má detailní přehled o každém vozidle v terénu, je schopné efektivněji řídit každý zásah. Vestavěná GPS navigace s funkcí předání souřadnic mezi vozidlem a operačním centrem výrazně zkracuje dojezdové časy. Posádka je datově připojena přes policejní rádiovou síť Pegas, která zajišťuje ochranu přenášených osobních dat šifrováním, a skrze vestavěnou dotykovou obrazovku může nahlížet do databází osob a vozidel. Obrazový záznam z přední a zadní kamery slouží jako možný důkazní materiál. Celý systém je zároveň autonomní, zapíná se již otočením klíčku v zapalování a obsahuje funkci automatické diagnostiky jednotlivých komponent. [22]

Kameru disponující systémem lokalizace a obrazovým záznamem, která je umístěna ve služebním vozidle Policie České republiky, zobrazuje obrázek (Obr. 31).



Obr. 31. Pohled do vozidla PČR. [22]

GPS lokátory a mobilní aplikace GPS jsou v dnešní době rozšířené a často používané. Ale je třeba si uvědomit, že mohou dobře sloužit nejen transportu PPH, ale i pachatelům přepadení. Je třeba kontrolovat vozidla PPH, zda není některý z typů lokátorů umístěn neoprávněně. Značný problém může nastat, pokud je někdo z posádky napojen na „protistranu“ (pachatele trestné činnosti). Dnešní mobilní telefony, tablety jsou standardně vybaveny systémem určování polohy, kterým lze snadno poskytnout informace o aktuální poloze i dalším osobám.

9.7 Komunikace s dispečerem, koordinátorem či operačním důstojníkem

Je velmi důležité, aby si dispečer plnil své povinnosti, především aby byl neustále na příjmu s posádkou (posádkami) PPH. V případě vzniku mimořádné události je to právě dispečer, který musí být schopen komunikovat s posádkou PPH, zároveň adekvátně a efektivně jednat, komunikovat, koordinovat přivolání pomoci a musí být i schopen ověřovat informace na základě požadavku transportu PPH. Neméně důležitý úkol má velitel transportu, který musí být schopný hlásit a ověřovat informace o událostech významných k transportu PPH na dispečink. Velitel při vzniku mimořádné události ihned podává zprávu na dispečink a následně se musí věnovat velení (rozhodování) o dalším postupu na základě momentálního stavu v daném čase a na daném místě.

V praxi se občas setkáváme s tím, a to jak ve státním sektoru, tak i v PKB, že osoba vykonávající funkci dispečera (operátora, dozorčího) plní i jiné služební (pracovní) úkoly než jen ty, které souvisejí s PPH, což v případě mimořádné události může mít fatální následky.

Dále se v praxi můžeme setkat s tím, že při vzniku mimořádné události, nadřízení pracovníci (náčelníci, velitelé, ředitelé či jednatelé, obecně management) mají potřebu ihned po zjištění mimořádné události být osobně informováni přímo velitelem, který na místě organizuje opatření. Při tom nemá velitel časový prostor komunikovat s nikým jiným než se zainteresovanými osobami (členové transportu a dispečink, případně posilové jednotky).

9.8 Ostatní poznatky v rámci PPH

Prostředky moderních informačních a komunikačních technologií se stávají nástrojem, který napomáhá v rámci PPH ke zdárnému splnění úkolu. Neměl by se opomíjet fakt, že tyto prostředky mohou stejně tak dobře sloužit těm, kteří chtějí úmyslně a záměrně úkol PPH narušit, a proto je nutné rozumět principům těchto prostředků a znát nejen jejich využitelnost, ale i jejich slabé stránky.

V oblasti bezpečnosti platí zásada ověřování informací, to samozřejmě platí i při této rizikové oblasti jako je přeprava peněžních hotovostí. S informací, se kterou se pracuje, která se získá, je nutné verifikovat (ověřit, potvrdit pravost). Tato práce se snaží proces verifikace zdůrazňovat jak v přípravné fázi, tak i ve fázi realizace, především klade důraz na verifikaci informací v rámci mimořádných událostí v PPH.

ZÁVĚR

V této práci jsou na základě výstupů z analýzy a diferenciací bezpečnostních rizik spojených s realizací přepravy finančních hotovostí navržena taktická opatření s cílem eliminovat rizikové faktory. V diplomové práci je průběžně prováděna komparace mezi státním a privátním sektorem.

Teoretická část práce vymezuje fenomenologické a etiologické otázky spojené s přepravou finančních hotovostí, formuluje problematiku souboru bezpečnostních opatření při přepravě cenností, popisuje jednotlivé fáze přepravy a činnosti jednotlivých osob začleněných do transportu. Dále jsou v této části navržena taktická opatření ke snížení chodníkového rizika.

V praktické části lze nalézt návrhy taktických opatření k předcházení a k eliminaci dopadů krizových situací při přepravě peněžních hotovostí. Tyto návrhy jsou aplikovatelné jak pro státní sektor, tak i pro privátní sektor s popsány odlišnostmi. Jedná se o efektivní využití více vozidel v rámci přepravy, činnosti při silniční policejní kontrole, činnosti při závadě na technickém prostředku v rámci transportu i o obecný postup při dopravní nehodě. Poslední kapitola praktické části se stručně zaměřuje na některé aktuální negativní poznatky vycházející z praxe z pohledu autora kvalifikační práce, které mohou být nápomocné k předcházení či k eliminování dopadů při vzniklé mimořádné události v rámci přepravy.

Nejzávažnější mimořádnou událostí v rámci transportu cenností je přepadení. Při přepadení bude ve prospěch pachatelů hrát vždy faktor překvapení. Pokud bude posádka transportu adekvátně vycvičena, vybavena a připravena na daný úkol, lze do jisté míry předcházet mimořádným událostem včetně přepadení, případně efektivně eliminovat vzniklé dopady.

Důležité je také předcházení úmyslného pochybení z vlastních řad jako například únik informací, či dokonce aktivní účast na vnitřním útoku.

Záměrně v této práci nejsou uvedené přepravované částky a k nim spjatá možná bezpečnostní opatření. Z důvodu, že tato práce má sloužit jako obecný pomocný návod osobám, které transport provádí, nikoli být pomocným nástrojem osobám, které mají v úmyslu jakýmkoli způsobem přepravu peněžních hotovostí narušit. Soubor bezpečnostních opatření vždy závisí na hodnotě přepravované zásilky a rizikovitosti.

Teoretická i praktická část je doplňována praktickými zkušenostmi z oblasti bezpečnosti státního sektoru, samotného autora, které byly získány i mimo Českou republiku. Uvedené taktické návrhy ke snížení rizikových faktorů vycházejí z praxe autora kvalifikační práce.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] PROTIVINSKÝ, Miroslav a Z. NÁCHODSKÝ. *Organizace a taktika přepravy peněz a cenností*. Vyd. 1. Praha: Trivis, 1999, 169 s. ISBN 80-86244-00-8.
- [2] PROTIVINSKÝ, Miroslav, L. ČÍRTKOVÁ, A. HÝSEK a Z. NÁCHODSKÝ. *Bankovní loupeže: (přepadení bank, peněžních transportů a kriminalita v bankovníctví)*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2001, 279 s. ISBN 80-862-4421-0.
- [3] HROMADA, Martin. *Preprava peňažnej hotovosti a cenností - taktika a organizácia*. [autor knihy] Luděk Lukáš. *Bezpečnostní technologie, systémy a management III*. vyd. Zlín: VeRBum, 2013, stránky 229-245. ISBN 978-80-87500-35-4.
- [4] Vyhláška č. 301/2013 Sb., *o stanovení způsobu zevního označení Vojenské policie a vojenských policistů, vzoru služebního průkazu a barevného provedení a označení dopravních a speciálních prostředků Vojenské policie*. In: Sběrka zákonů. 27. 9. 2013. ISSN 1211-1244.
- [5] Vyhláška č. 122/2015 Sb., *o způsobu vnějšího označení, služebních stejnokrojích a zvláštním barevném provedení a označení služebních vozidel, plavidel a letadel Policie České republiky a o prokazování příslušnosti k Policii České republiky (o policejním označení)*. In: Sběrka zákonů. 26. 5. 2015. ISSN 1211-1244
- [6] SVOS spol. s. r. o. *Armouring SVOS Armoured Vehicles* [online]. 2008 [cit. 2016-03-01]. Dostupné z <http://www.armsvos.cz/en/armouring>.
- [7] Loomis Czech Republik. *BlackBird (reporting)* [online]. 2016 [cit. 2016-03-06]. Dostupné z <http://www.loomis.cz/blackbird-reporting>.
- [8] LUKÁŠ, Luděk. *Bezpečnostní technologie, systémy a management II*. 1. vyd. Zlín: VeRBuM, 2012. ISBN 978-80-87500-19-4.
- [9] LAUCKÝ, Vladimír. *Technologie komerční bezpečnosti II*. Vyd. 1. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2004, 122 s. ISBN 80-7318-231-9.
- [10] ŠČUREK, Radomír a Věra HOLUBOVÁ. *Ochrana objektu - transport peněz, cenin a eskorta osob*, VŠB - TU Ostrava, Fakulta bezpečnostního inženýrství, Katedra bezpečnostního managementu, Oddělení bezpečnosti osob a majetku, Učební text, 2008.

- [11] UTON.cz. *Imitační prostředky - Dýmavnice DA 25* [online]. 2011 [cit. 2016-03-06]. Dostupné z <http://www.uton.cz/pyro/dymavnice/pyro-dymavnice-da-25>.
- [12] Loomis Czech Republik. *Volné pracovní pozice* [online]. 2016 [cit. 2016-01-06]. Dostupné z <http://www.loomis.cz/volne-pracovni-pozice>.
- [13] Zákon č. 273/2013 Sb., *o Policii České republiky*. In: Sbírka zákonů. 11. 8. 2013. ISSN 1211-1244.
- [14] NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Taktika policejní akce*. 1.vyd. Praha: Armex, 1993, 233 s.
- [15] ČERNÝ, Pavel a Michal GOETZ. *Manuál obranné střelby*. 1. vyd. Praha: Grada, 2004. ISBN 80-247-0739-X.
- [16] Policie České republiky. *Jak poznat policistu - příslušníka Policie České republiky* [online]. 2016 [cit. 2016-03-28]. Dostupné z <http://www.policie.cz/clanek/policie-navenek-uniformy-uniformy.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.
- [17] iDNES.cz. *Řidič dodávky s penězi, která havarovala u Vilance, v nemocnici zemřel - iDNES.cz* [online]. 2011 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z http://jihlava.idnes.cz/ridic-dodavky-s-penezi-ktera-havarovala-u-vilance-v-nemocnici-zemrel-1gn-/jihlava-zpravy.aspx?c=A110713_161155_jihlava-zpravy_mav.
- [18] BESIP. *Dopravní nehoda* [online]. 2012 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/rady-a-tipy/dopravni-nehoda>.
- [19] ŠIKL, Radovan. *Zrakové vnímání*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-3029-5.
- [20] Velký lékařský slovník On-Line. *Akustické trauma* [online]. 2002 [cit. 2016-02-28]. Dostupné z: <http://lekarske.slovníky.cz/lexikon-pojem/akusticke-trauma-akutrauma>.
- [21] Auris-audio.cz. *Individuální chrániče sluchu ePRO-X.S* [online]. 2014 [cit. 2016-03-27]. Dostupné z <http://www.auris-audio.cz/individualni-chranice-sluchu-pro-strelce-epro-x-s>.
- [22] URC Systems. *Policejní hlídky začaly využívat nové schopnosti* [online]. 2015 [cit. 2016-03-26]. Dostupné z <http://www.urb-systems.cz/clanek/48-policejni-hlidky-zacaly-vyuzivat-nove-schopnosti>.

- [23] TOLAR, Jan. *Balistická odolnost automobilu*. Pardubice, 2008. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopavní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Mgr. Jiří Vaněk.
- [24] PETRIS SLOVAKIA. *Charakteristika balistických výrobkov - výrobca osobných ochranných prostriedkov* [online]. 2011 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z <http://www.petris.sk/stranky/charakteristika-balistickych-vyrobkov.php>.
- [25] IVANKA, Ján. *Mechanické zábranné systémy*. Vyd. 1. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2010, 151 s. ISBN 978-80-7318-910-5.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AČR	Armáda České republiky
atd.	A tak dále
CCTV	Closed circuit television, uzavřený televizní okruh
CIT	Cash in society
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
GSM	Global System for Mobile, globální systém pro mobilní komunikaci
IZS	Integrovaný záchranný systém
MO	Ministerstvo obrany
např.	Například
PČR	Policie České republiky
PFHC	Přeprava finančních hotovostí a cenností
PKB	Průmysl komerční bezpečnosti
PPC	Přeprava peněz a cenností
PPH	Přeprava peněžních hotovostí
RMO	Rozkaz ministra obrany
RZ	Registrační značka
SBS	Soukromá bezpečnostní služba
tzv.	Takzvaný
VP	Vojenská policie
VRZ	Výstražné a radiové zařízení
ZPPP	Závazný pokyn policejního prezidenta
ZZS	Zdravotní záchranná služba

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Grafické znázornění PPH. [zdroj: vlastní]	12
Obr. 2. Priorita lidského života. [zdroj: vlastní]	13
Obr. 3. Pilíře k úspěchu PPH. [zdroj: vlastní]	14
Obr. 4. Soubor bezpečnostních opatření. [zdroj: vlastní]	17
Obr. 5. Příklad označených vozidel - VP, PČR, Loomis. [4] [5].....	21
Obr. 6. Jednotlivé balisticky odolné prvky vozidla. [6]	22
Obr. 7. Ruční radiostanice. [zdroj: vlastní].....	24
Obr. 8. Nomexové rukavice.[zdroj: vlastní]	25
Obr. 9. Ochranná maska OM 90. [zdroj: vlastní].....	26
Obr. 10. Balistická vesta. [zdroj: vlastní]	27
Obr. 11. Taktická vesta státního sektoru. [zdroj: vlastní].....	27
Obr. 12. Zdravotnický materiál. [zdroj: vlastní]	28
Obr. 13. Nože. [zdroj: vlastní]	30
Obr. 14. Pouta Ralkem. [zdroj: vlastní].....	30
Obr. 15. Teleskopický obušek. [zdroj: vlastní].....	31
Obr. 16. Obranný sprej. [zdroj: vlastní]	31
Obr. 17. Krátká palná zbraň - Glock 17 a Walther P 99. [zdroj: vlastní].....	32
Obr. 18. Brokovnice Benelli M3T. [zdroj: vlastní].....	32
Obr. 19. Dýmovnice DA 25 s oranžovým dýmem. [11]	33
Obr. 20. Naložení zásilky v sedmičlenném týmu. [zdroj: vlastní].....	37
Obr. 21. Naložení zásilky v čtyřčlenném týmu. [zdroj: vlastní]	37
Obr. 22. Naložení zásilky v tříčlenném týmu. [zdroj: vlastní]	38
Obr. 23. Pohled na dispečink/dohledové centrum. [12]	43
Obr. 24. Rozmístění posádky - dvě vozidla. [zdroj: vlastní]	48
Obr. 25. Využití záložního a průzkumného vozidla při PPH. [zdroj: vlastní].....	51
Obr. 26. Využití záložního a průzkum. vozidla při přepadení PPH. [zdroj: vlastní]	52
Obr. 27. Využití bezpilotního prostředku k monitorování PPH. [zdroj: vlastní].....	54
Obr. 28. Dopravní nehoda vozidla PKB. [17]	65
Obr. 29. Balisticky odolná přilba AČR. [zdroj: vlastní].....	69
Obr. 30. Označení vozidla na střeše vozu. [zdroj: vlastní]	70
Obr. 31. Pohled do vozidla PČR. [22].....	70

SEZNAM PŘÍLOH

P I	Přepadení transportů PPHC v České republice
P II	Citace živnostenského zákona
P III	Zásady defenzivní jízdy
P IV	Citace trestního zákoníku
P V	Citace trestního řádu
P VI	Balistická odolnost
P VII	Check list - provedení před PPH
P VIII	Citace zákona o silničním provozu § 41 a § 42
P IX	Členění obranných prostředků
P X	Členění zbraní
P XI	Postup při zvládnání dopravní nehody
P XII	Citace zákona o silničním provozu § 47
P XIII	Servisní karta bezpečnostního zavazadla
P XIV	Vnější označení Policie České republiky

PŘÍLOHA P I: PŘEPADENÍ TRANSPORTŮ PPHC V ČESKÉ REPUBLICĚ

Zde jsou uvedena některá přepadení PPH od roku 1993 v České republice. Řazeno dle uloupených částek.

- Praha (2002): 153 milionů Kč

Vůbec největší škodu v historii ČR způsobili lupiči převlečení do policejních uniforem, dne 16. září 2002, kdy byl na Evropské třídě v Praze přepaden vůz agentury Group 4 Securitas se 153 miliony korun. Případ v 11/2007 odložen, později obvinění z loupeže a následně i zadržení v Irsku byli T. Půta a M. Šulej – členové „Berdychova“ gangu. Uloupena hotovost dosud nenalezena. Zároveň se mělo jednat o první útok na vozidlo s balistickou ochranou převážející peníze v České republice.

- Silnice I/3 Ševětín - Neplachov (2007): 80 milionů Kč

Na Českobudějovicku dne 3. října 2007 došlo k přepadení vozidla bezpečnostní agentury (G4S Cash Services CZ). Lupiči z něj odcizili peníze a stravenky v hodnotě za zhruba 80 milionů korun. Řidič vozidla G4S, krátce po půlnoci zastavil u motorestu Švamberk, z důvodu kouře ve vozidle. K vozidlu po té přiběhli dva ozbrojení muži a připoutali posádku ke stromu. V roce 2013 Nejvyšší soud potvrdil dvojici pachatelů (E. Cirkl a D. Chalupský) trest shodně na 11,5 roku nepodmíněně.

- Slavkov u Brna (2006): 77 milionů Kč

Skupina 5 ozbrojených lupičů v policejních kombinézách přepadla dne 9. srpna 2006, u Slavkova u Brna vůz bezpečnostní agentury Brinks a uloupila z něj 77 milionů korun. Pachatelé využili k zastavení a zablokování bezpečnostní dodávky vozidlo označené symboly Policie České republiky. Případ v 02/2008 odložen, ale v 03/2015 nalezeno tělo pohřešovaného velitele přesunu R. H. – v současné době případ otevřen, z přepadení obvinění tři bývalí příslušníci policie

- Hořice - Sedmihorky (2008): 74 milionů Kč

Nedaleko Sedmihorek (Turnov) byla dne 17. ledna 2008 údajně přepadena dodávka agentury Fenix, z níž zmizelo 74 milionů korun. Vyšetřování ukázalo, že peníze byly z auta ukradeny již předtím, na čerpací stanici u Hořic. Pachatelé hotovost odcizili z nezamčeného vozu s vědomím jeho řidiče. Soudy potrestaly tři pachatele tresty v délce pět (M. Horych - řidič) a dvakrát deset let (J. Blažek a R. Tesárek).

- Rousínov (2011): 70 milionů Kč

Dne 27. listopadu 2011 přepadli lupiči vůz bezpečnostní agentury Loomis na dálnici D1 u Rousínova na Vyškovsku. Přepadení vozidla s balistickou ochranou bylo provedeno fingovanou hlídkou PČR, následně bylo vozidlo zapáleno. Posádka nezraněna, pouze utrpěla šok. Uloupěna byla hotovost 70 milionů korun. Pachatelé nebyli dosud odhaleni.

- Jindřichův Hradec (2006): 37 milionů Kč

Fingovaná loupež v Jindřichově Hradci, kde údajně 8. března 2006 přepadl ozbrojený lupič vůz bezpečnostní agentury Fenix, které převáželo peníze z banky. Podle pozdějších zjištění, krádež peněz zinscenovali dva bývalí zaměstnanci agentury, kteří za to byli odsouzeni na 9 a 7,5 let.

- Přemyslovice (2013): 33 milionů Kč

Ozbrojený lupiči dne 21. února 2013 na okraji obce Přemyslovice na Prostějovsku přepadli vůz agentury Loomis převážející 30 milionů korun. Lupiči použili samopaly a brokovnice. Šlo o tři maskované ozbrojené pachatele, jeden z pachatelů (Jan Bakalár) byl odsouzen na 22 let odnětí svobody.

- Frenštát pod Radhoštěm (2004): 27 milionů Kč

Vozidlo bezpečnostní agentury převážející peníze údajně přepadl dne 16. září 2004 lupič ve Frenštátě pod Radhoštěm na Novojičínsku. Ve voze stojícím na parkovišti před prodejnou Hruška bylo 27 milionů korun. Policejní vyšetřování posléze ukázalo, že loupež fingovali dva zaměstnanci agentury, kteří byli odsouzeni na 7 a 6,5 let.

- Ostopovice (2003): 24,7 milionů Kč

Zaměstnanec bezpečnostní agentury Securitas a jeho kolega zinscenoval dne 4. prosince 2003 u Ostopovic na Brněnsku přepadení služebního vozidla. Při loupeži byl zavražděn třiatdvacetiletý pracovník ochrany. Hlavní pachatel byl za loupežnou vraždu odsouzen k 17 letům vězení, jeho kolega se ještě před procesem oběsil ve vězeňské cele.

- trasa Brno – Praha (1995): 23 milionů Kč

Skupina pachatelů dne 2. srpna 1995 odcizila peníze z transportního vozidla bezpečnostní agentury Fenix na cestě z Brna do Prahy převážených České spořitelně. Krádež měli na svědomí pracovníci Fenixu a další lidé na ně napojení. Dva zaměstnanci odsouzeni na 9 a 7,5 let a jeden v nepřítomnosti na 11 let v roce 1997.

- Frýdek-Místek (2005): 16 milionů Kč

Dne 28. ledna 2005 kolem 07:00 hodin, ve Frýdku-Místku, maskovaní a ozbrojení muži záměrně svým vozidlem narazili do přední části vozidla soukromé bezpečnostní agentury Securitas ČR, které odjíždělo od České spořitelny. Následně útočníci rozbili okno vozidla agentury a spoutali posádku. Odcizená částka byla zhruba 16 milionů korun. Trojici mužů podezřelých z loupeže policisté dopadli v dubnu 2005.

- Praha (2009): 12 milionů Kč

Tři ozbrojení a maskovaní lupiči dne 26. června 2009 přepadli v Praze, v Budějovické ulici před poštou, vůz bezpečnostní agentury G4S. K přepadení došlo tím, že transportní vozidlo předjelo vozidlo lupičů (Škoda Felicie), došlo k zablokování a posléze k odcizení kufru s hotovostí. Při přepadení byl jeden člen posádky zraněn použitím el. paralyzáru.

- Slané - Kladno (1997): 11 milionů Kč

Dne 23. září 1997 v 14:30 hodin došlo k loupeži při převozu z Komerční banky ve Slaném do pobočky v Kladně, kdy došlo k usmrcení dvou členů přepravy. Přes 11 milionů korun a téměř 3000 britských liber bylo posléze Policií nalezeno u jednoho z členů bezpečnostní služby Komerční banky. Muž se také přiznal k vraždě svých kolegů, kteří peníze převáželi, následně byl odsouzen k výjimečnému trestu odnětí svobody.

- Prachatice - Domažlice (1997): 10 miliónů Kč

Dne 4. srpna 1997 pracovník ochranné bankovní služby Komerční banky odcizil při převozu peněžní hotovosti z prachatické do domažlické pobočky banky 530 tisíc německých marek, v přepočtu asi 10 milionů korun.

- Brno (2011): 5 milionů Kč

Dne 22. března 2011, okolo půlnoci v ulici Kaštanová, poblíž křížení dálnice D1 a D2, došlo k přepadení vozidla bezpečnostní agentury Fénix, které převáželo od obchodního domu Makro, do centra Brna finanční hotovost z tržeb. Při přepadení nebyl nikdo zraněn.

- Praha - Radotín (2007): 4 miliony Kč

Dvojice ozbrojených mužů dne 2. října 2007 v Praze - Radotíně uloupila pracovníkům bezpečnostní služby čtyři miliony korun. Peníze zaměstnanci agentury právě přenášeli z vozidla do banky.

- Šternberk (2003): 4 miliony Kč

Dva ozbrojení lupiči dne 11. dubna 2003 přepadli u Šternberka na Olomoucku nákladní vozidlo České pošty. Odnesli si asi čtyři miliony korun. Vozidlo převáželo celkem devět milionů, velkou část zanechali pachatelé na místě, protože byla při otevírání bezpečnostních schránek znehodnocena barvou.

- Velké Popovice (2013): 2 miliony Kč

Dva lupiči v černém oblečení přepadli dne 22. ledna 2013, cca 07:00 hod., dodávku s penězi bezpečnostní agentury G4S, v těsné blízkosti pivovaru Velké Popovice. G4S převážela peníze k doplnění bankomatů. Člen posádky utrpěl úraz hlavy.

- Náchod (2012): 1,4 milionů Kč

Dne 15. listopadu 2012, kolem 19:00 hodiny, došlo k přepadení pracovníka bezpečnostní agentury, tím, že maskovaný muž v černém oblečení na něho zaútočil el. paralyzérem ve chvíli, kdy vyšel z obchodního domu Kaufland a zmocnil se kufru s tržbou. Následně zmizel v nedalekém lesoparku. Útočník využil informací, o příjezdu vozidla bezpečnostní agentury, které mu předával spolupachatel ze zaparkovaného vozidla před vchodem Kauflandu. V roce 2015 oba pachatele Policie dopadla.

- Chýně u Prahy (2006): několik milionů Kč

Dne 24. března 2006 několik mužů vyzbrojených samopaly přepadlo převoz peněz z překladiště Plzeňského Prazdroje pivovaru Chýně u Prahy. Při přepadení došlo k postřelení jednoho muže. Vzniklá škoda byla ve výši několika milionů Kč.

- Chýně u Prahy (2011): několik milionů Kč

Dne 16 prosince 2011, okolo 21:30 hodin, trojice česky hovořících ozbrojených lupičů, kteří si obličej maskovali gumovými maskami, přepadli vozidlo bezpečnostní agentury s penězi. Vozidlo převáželo tržbu z distribučního skladu Plzeňského Prazdroje v Chýni.

- Chýně u Prahy (2013): několik milionů Kč

Dne 23. května 2013 v nočních hodinách, došlo k přepadení vozidla převážející řádově miliony korun, v areálu skladu Plzeňského Prazdroje v Chýni u Prahy. Dva maskovaní lupiči pod pohrůžkou použití palné zbraně donutili pracovníky bezpečnosti agentury k vydání peněz.

- Kladno (2006): několik milionů Kč

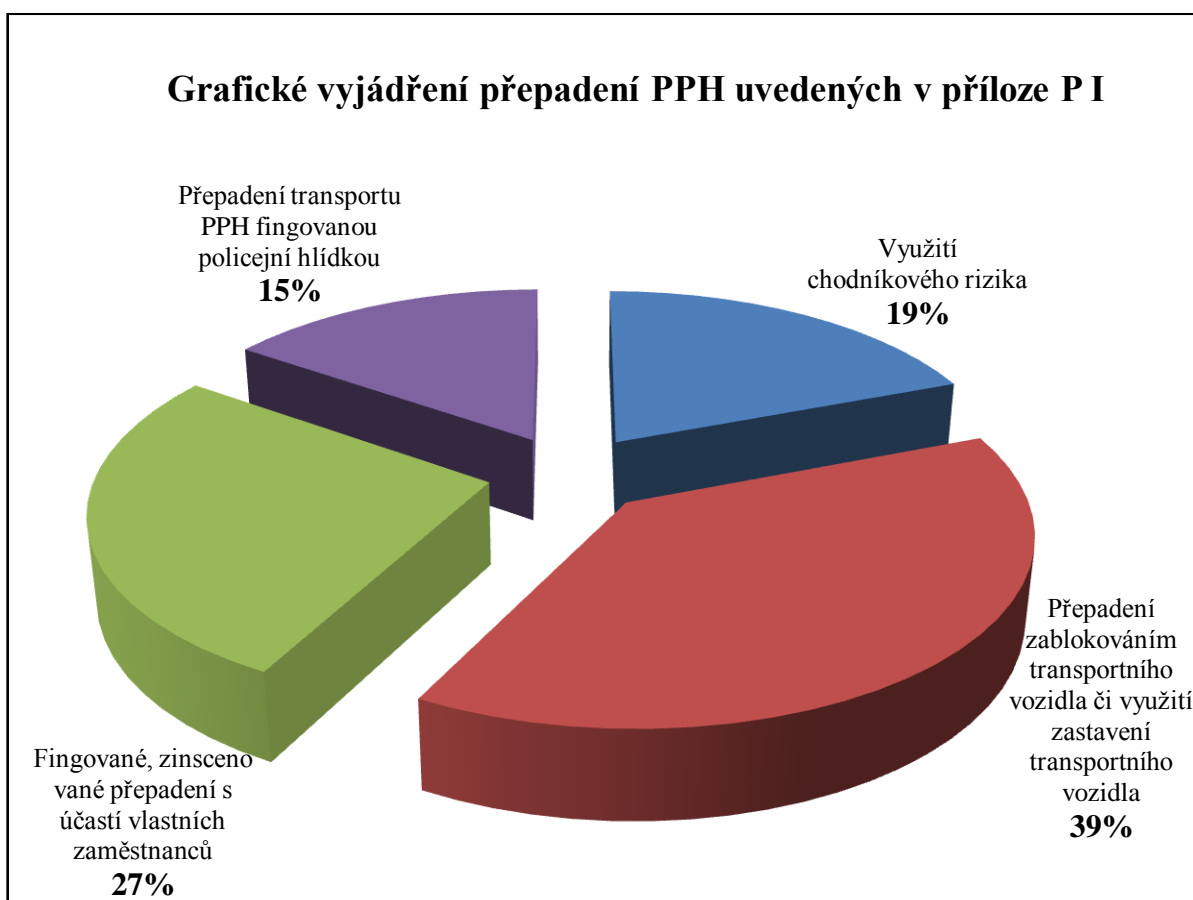
Dne 11. srpna 2006 ozbrojení pachatelé přepadli u vlakového nádraží v Kladně posádku vozidla bezpečnostní služby Brinks, která doplňovala peníze do bankomatu. Posádku donutili odjet do lesa za město, kde uloupili částku v řádech milionů korun.

- Náchod (2014): 400 000 Kč

Dne 27. ledna 2014 došlo k přepadení pracovnice bezpečnostní agentury tím, že maskovaný muž v černém oblečení na ni zaútočil el. paralyzérem a slzotvorným prostředkem ve chvíli, když vyšla z obchodního domu Kaufland a pokusil se zmocnit kufru s tržbou. Při tomto útoku došlo unikajícím plynem a el. výbojem k vzplanutí oděvu, pracovnice bezpečnostní služby, která utrpěla popáleniny 2. stupně, ale i přesto stihla ukryt kufr s penězi za bezpečnostní dveře. Pachatel využil informací o příjezdu vozidla agentury k bočnímu vchodu Kauflandu, které mu předávala 28 letá žena. V roce 2015 oba pachatele Policie dopadla.

- Praha – Zličín (2013): pokus o přepadení

Dne 25. března 2013 po 08:00 hodin došlo k pokusu o přepadení vozu bezpečnostní agentury Loomis u obchodního domu v ulici Skandinávská, Zličín - Praha. Vyšetřováním bylo zjištěno, že se jednalo o trojici mužů, která byla vybavena 6 dlouhými a 3 krátkými palnými zbraněmi a kombinézami PČR. Jeden z pachatelů (62 - letý recidivista) při pokusu o přepadení vystřelil dávku ze samopalu.



Grafické vyjádření přepadení PPH dle členění kapitoly 5.

PŘÍLOHA P II: CITACE ŽIVNOSTENSKÉHO ZÁKONA

Zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání

Příloha 3 KONCESOVANÉ ŽIVNOSTI (K § 26 a 27)

Předmět podnikání Ostraha majetku a osob

Požadovaná odborná a jiná zvláštní způsobilost podle § 27 odst. 1 a 2 (Provozovatele)

- a) vysokoškolské vzdělání, nebo
- b) vyšší odborné vzdělání právnického, bezpečnostního nebo obdobného zaměření, nebo
- c) střední vzdělání s maturitní zkouškou v oboru bezpečnostním nebo právním a 3 roky praxe v oboru, nebo
- d) střední vzdělání s maturitní zkouškou, 3 roky praxe v oboru a osvědčení o rekvalifikaci nebo jiný doklad o odborné kvalifikaci pro příslušnou pracovní činnost vydaný zařízením akreditovaným podle zvláštních právních předpisů, zařízením akreditovaným Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, nebo ministerstvem, do jehož působnosti patří odvětví, v němž je živnost provozována, nebo
- e) střední vzdělání s maturitní zkouškou, 3 roky praxe v oboru a profesní kvalifikace pro činnost strážný podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 179/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Podmínky, jejichž splnění se vyžaduje podle § 27 odst. 3

spolehlivost podnikatele, statutárního orgánu nebo členů statutárního orgánu (§ 1 odst. 5 zákona č. 451/1991 Sb) a bezúhonnost všech osob, které pro podnikatele předmětnou činnost vykonávají (§ 6 odst. 2 zákona č. 455/1991 Sb., ve znění zákona č. 155/2010 Sb.)

Příloha 5 Seznam živností, jejichž výkon je podnikatel povinen zajistit pouze fyzickými osobami splňujícími odbornou způsobilost, a odborné způsobilosti pro výkon těchto činností

(K § 7 odst. 6)

Živnost: Ostraha majetku a osob

Požadovaná odborná způsobilost (Zaměstnanec)

- a) vysokoškolské vzdělání, nebo
- b) vyšší odborné vzdělání právního, bezpečnostního nebo obdobného zaměření, nebo
- c) střední vzdělání s maturitní zkouškou v oboru bezpečnostním nebo právním, nebo
- d) střední vzdělání s maturitní zkouškou a osvědčení o rekvalifikaci nebo jiný doklad o odborné kvalifikaci pro příslušnou pracovní činnost vydaný zařízením akreditovaným podle zvláštních právních předpisů, zařízením akreditovaným Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, nebo ministerstvem, do jehož působnosti patří odvětví, v němž je živnost provozována, nebo
- e) profesní kvalifikace pro činnost strážný podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 179/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů), nebo
- f) doklad o uznání odborné kvalifikace podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 18/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů)

PŘÍLOHA P III: ZÁSADY DEFENZIVNÍ JÍZDY

- 1) Volit si čas a trasu jízdy tak, aby odpovídaly možnostem řidiče i automobilu.
- 2) Pozorně sledovat dění kolem sebe i v okolí vozovky.
- 3) Sledovat chování ostatních účastníků provozu kolem nás a snažit se předvídat jejich jednání.
- 4) Vždy si zachovávat od ostatních účastníků provozu odstup, včetně bočního tak, aby umožnil zvládnout nastalou dopravní situaci.
- 5) Nepřipustit, abychom se my nebo náš automobil dostali k limitu svých možností (např. jízda zatáčkou, rychlá jízda, atd.).
- 6) Nejezdit zvýšenou rychlostí do míst, kam nevidíme.
- 7) Jezdit zřetelně – své úmysly dát najevo v dostatečném předstihu a tak, aby byly jednoznačně pochopeny.
- 8) Každý úkon započít jen v případě naprosté jistoty, tedy že jej lze bezpečně provést - dokončit (např. předjíždění).
- 9) Být připraven ustoupit druhým, i když pravidla hovoří v náš prospěch.

PŘÍLOHA P IV: CITACE TRESTNÍHO ZÁKONÍKU

Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník

HLAVA III

OKOLNOSTI VYLUČUJÍCÍ PROTIPRÁVNOST ČINU

§ 28

Krajní nouze

(1) Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému trestním zákonem, není trestným činem.

(2) Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak anebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.

§ 29

Nutná obrana

(1) Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný trestním zákonem, není trestným činem.

(2) Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.

§ 30

Svolení poškozeného

(1) Trestný čin nespáchá, kdo jedná na základě svolení osoby, jejíž zájmy, o nichž tato osoba může bez omezení oprávněně rozhodovat, jsou činem dotčeny.

(2) Svolení podle odstavce 1 musí být dáno předem nebo současně s jednáním osoby páchající čin jinak trestný, dobrovolně, určitě, vážně a srozumitelně; je-li takové svolení dáno až po spáchání činu, je pachatel beztrestný, mohl-li důvodně předpokládat, že osoba uvedená v odstavci 1 by tento souhlas jinak udělila vzhledem k okolnostem případu a svým poměrům.

(3) S výjimkou případů svolení k lékařským zákrokům, které jsou v době činu v souladu s právním řádem a poznatky lékařské vědy a praxe, nelze za svolení podle odstavce 1 považovat souhlas k ublížení na zdraví nebo usmrcení.

§ 31

Přípustné riziko

(1) Trestný čin nespáchá, kdo v souladu s dosaženým stavem poznání a informacemi, které měl v době svého rozhodování o dalším postupu, vykonává v rámci svého zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce společensky prospěšnou činnost, kterou ohrozí nebo poruší zájem chráněný trestním zákonem, nelze-li společensky prospěšného výsledku dosáhnout jinak.

(2) Nejde o přípustné riziko, jestliže taková činnost ohrozí život nebo zdraví člověka, aniž by jí byl dán k ní v souladu s jiným právním předpisem souhlas, nebo výsledek, k němuž směřuje, zcela zřejmě neodpovídá míře rizika, anebo provádění této činnosti zřejmě odporuje požadavkům jiného právního předpisu, veřejnému zájmu, zásadám lidskosti nebo se přičí dobrým mravům.

§ 32

Oprávněné použití zbraně

Trestný čin nespáchá, kdo použije zbraně v mezích stanovených jiným právním předpisem.

PŘÍLOHA P V: CITACE TRESTNÍHO ŘÁDU

Zákon č. 141/1961 Sb. o trestní řízení soudním

§ 76

Zadržení osoby podezřelé

(2) Osobní svobodu osoby, která byla přistižena při trestném činu nebo bezprostředně poté, smí omezit kdokoli, pokud je to nutné ke zjištění její totožnosti, k zamezení útěku nebo k zajištění důkazů. Je však povinen tuto osobu předat ihned policejnímu orgánu; příslušníka ozbrojených sil může též předat nejbližšímu útvaru ozbrojených sil nebo správci posádky. Nelze-li takovou osobu ihned předat, je třeba některému z uvedených orgánů omezení osobní svobody bez odkladu oznámit.

PŘÍLOHA P VI: BALISTICKÁ ODOLNOST

Normy balistické odolnosti

Úroveň odolnosti proti průstřelu je definována dle norem. Například odolných částí karoserie či kokpitů (okna, dveře, podlahy, stěny). Tuto odolnost na území ČR provádí Český úřad pro zkoušení zbraní a střeliva a Vojenský technický ústav výzbroje a munice na základě norem, kterých existuje celá řada například česká norma ČSN 39 5360, evropská norma EN 1063, německá DIN 52290, americká N. I. J. 0108.0, případně vojenská dle standardů NATO STANAG 4569. [23]

Norma ČSN 39 5360

Norma ČSN 39 5360 stanovuje obecné metody zkoušek odolnosti ochranných prostředků chránící osoby a majetek před účinky střel, střepin, bodných, sečných a úderových zbraní. [23]

Czech Standard - ČSN 39 5360				
Thread level	Ammunition	Bullet type	Velocity (m/s)	Weight(g)
1	.22 LR	Pb / O	300 ± 10	2,6
2	9 mm Luger	CP / Pbj / O	410 ± 10	8
2 cz	7,62 x 25	CP / Pbj / O	470 ± 10	5,5
3	.357 Magnum	CP / Pbj / KK	430 ± 10	10,2
3 cz	9 mm Luger	CP / Fej / O	440 ± 10	6,45
4	.44 Magnum	CP / Pbj / KK	440 ± 10	15,6
4 cz	7,32 x 25	CP / Fej / O	550 ± 10	5,5
5	.223 Rem.	CP / Pbj	920 ± 10	4
5 cz	7,62 x 39	CP / Fej	710 ± 10	8
6	7,62 x 51	CP / Pbj	830 ± 10	9,5
6 cz	.223 Rem.	CP / Fej	950 ± 10	3,95
7	7,62 x 51	CP / Fej	820 ± 10	9,8
7 cz	7,62 x 54 R	CP / Fej	860 ± 10	9,75

CP - Full Metal jacket , Fej - Metal core , Pbj - Plumbum core, O - Ogival

Balistická odolnost dle třídy ČSN 39 5360. [24]

Norma ČSN EN 1063

Dle evropské normy EUROPANORM CEN 1063 se provádí klasifikace a zkušební podmínky pro zkoušení odolnosti proti střelám. Norma rozlišuje odolnost dvou typů palných zbraní. A to krátké, dlouhé palné zbraně třídy BR (ballistic resistance) až BR 7 a brokovnice SG 1 a SC 2. Kdy BR1 označuje nejnižší stupeň balistické ochrany. V některé literatuře se uvádí pouze „B“ místo „BR“. Existuje celkem devět tříd. Střelivo k těmto třídám zobrazuje obrázek. [25]



Zobrazení střeliva k třídám dle CEN 1063.[25]

CLASS	TYPE OF WEAPON	CALIBRE	BULLET		THE CONDITIONS		
			TYPE	MASS	TEST RANGE	BULLET VELOCITY	
B1	HUNTING RIFLE	.22	RN/L	2,6 g +/-0,1	10,00 m +/-0,5	360 m/s +/-10	
B2	HAND GUN	9 mm Luger	FJ1)/RN/SC	8,0 g +/-0,1	5,00 m +/-0,5	400 m/s +/-10	
B3	HAND GUN	.357 Magnum	FJ1)/CB/SC	10,2 g +/-0,1	5,00 m +/-0,5	430 m/s +/-10	
B4	HAND GUN	.44 Magnum	FJ1)/FN/SC	15,6 g +/-0,1	5,00 m +/-0,5	440 m/s +/-10	
			9 mm Luger	FJ/RN/SC	8,0 g +/-0,1	5,00 m +/-0,5	400 m/s +/-10
			12/70	FLJ BRENNEK	31,5 g +/-0,1	5,00 m +/-0,5	420 m/s +/-10
B5	RIFLE	5,56 x 45*	SS109				
			FJ1)/PB/SCP1	4,0 g +/-0,1	10,00 m +/-0,5	950 m/s +/-10	
B6	RIFLE	7,62 x 51	NATO Ball	9,5 g +/-0,1	10,00 m +/-0,5	830 m/s +/-10	
			FJ1)/PB/SC				
B7	RIFLE	7,62 x 51**	PB 80				
			FJ2)/PB/HC1	9,8 g +/-0,1	10,00 m +/-0,5	820 m/s +/-10	

1) full steel jacket (plated)	L	lead	PB	pointed bullet
2) full copper alloy jacket	CB	coned bullet	RN	round nose
	FJ	full metal jacket bullet	SC	soft core (lead)
* twist lenght 178 mm +/-10mm	FN	flat nose	SCP1	soft core (lead) and steel penetrator (type SS 109)
** twist lenght 254 mm +/-10mm	HC1	steel hard core, mass 3,7 g +/- 0,1 g hardness more than 63 HRC		

Zobrazení zbraní k třídám dle CEN 1063. [25]

PŘÍLOHA P VII: CHECK LIST - PROVEDENÍ PŘED PPH

Možná forma kontrolního seznamu. Určeno pro státní sektor. Dle požadavků na plněný úkol je vhodné upravit či upřesnit. Vytvořeno autorem diplomové práce.

Osobní vybavení:	
Seznámení se ze směrnicemi PPH	
Kontrola osob dle nařízení	
Kontrola osobních dokladů (průkaz občanský, řidičský, zbrojní, ...)	
Kontrola způsobilosti osob (zdravotní, alkohol, ...)	
Kontrola ústroje (úplnost služebního oděvu)	
Kontrola označení na ústroji	
Kontrola ochranných prostředků (balistik. vesta, ochr. brýle, ochr. maska, ...)	
Kontrola umístění a funkčnosti pouzdra na zbraň	
Kontrola střelné zbraně	
Kontrola munice	
Kontrola komunikačních prostředků (mobil, RDS)	
Kontrola klíčů (od vozidla, od budov, ...)	
Poučení použití zbraně	
Poučení k PPH	
Kontrola vozidla: (provede řidič)	
Kontrola pneumatik (nahuštění, hloubka vzorku, poškození)	
Kontrola osvětlení (obrysově, potkávací, dálkové, brzdové, směrové, výstražné, zpětný chod, mlhové)	
Kontrola levé a pravé části vozu (zraková kontrola)	
Uzavíratelné a uzamykatelné dveře	
Kontrola poškození skla (čelní, boční, zadní)	
Kontrola zpětných zrcátek (vnější, vnitřní)	
Kontrola provozních kapalin (motor. olej, chlad. kapalina, ostřikovací kapalina, další náplně)	
Kontrola akumulátoru (upevnění, stav, póly)	
Kontrola nastavení sedačky (vzdálenost, výška, nastavení hlav. opěrky)	
Kontrola nastavení volantu	

Kontrola startování motoru	
Kontrola množství pohonných hmot	
Kontrola nastavení zpětných zrcátek (vnitřní, pravé vnější, levé vnější)	
Kontrola stěračů a ostřikovačů	
Kontrola ventilátoru (klimatizace, vnitřní oběh)	
Kontrola radiového spojení	
Kontrola povinné výbavy (reflexní vesta - na dosah řidiče)	
Kontrola povinné výbavy (autolékamička)	
Kontrola povinné výbavy (výstr. troj., sada náhr. žárovek, nářadí)	
Kontrola povinné výbavy (rezervní kolo, klíč na kola, zvedák, nářadí)	
Kontrola povinné výbavy (sada na opravu pneu)	
Kontrola dokladů k vozidlu (ORV, pojištění odpovědnosti, ...)	
Kontrola formuláře k dopravní nehodě	
Kontrola účinnosti provozní (nožní) brzdy	
Kontrola účinnosti parkovací (ruční) brzdy	
Vybavení velitele:	
Funkčnost radiového spojení (GSM, RDS)	
Ověření kontaktů (dozorčí, velitel, operátor, policie, ...)	
Znalost tras (nejaktuálnější informace, průjezdnost, dopr. info, případné kontrolní body)	
GPS, mapa	
Znalost svých povinností a oprávnění (především při mimořádné události)	
Kontrola znalostí svých povinností členů PPH	
Kontrola finančního pracovníka (kurýra) - vybavení (bezp. zavazadlo, doklady-šeky, povinnosti, spojení)	

PŘÍLOHA P VIII CITACE ZÁKONA O SILNIČNÍM PROVOZU

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

§ 41

Jízda vozidel s právem přednostní jízdy

(1) Řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného **světla modré barvy**,⁹ případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení (dále jen vozidlo s právem přednostní jízdy), není povinen dodržovat § 4 písm. c), § 5 odst. 1 písm. f), g), h) a odst. 2 písm. f) a g), § 6 odst. 5 a 6, § 7 odst. 1 písm. b), § 11, § 12 odst. 1, 2, 4, 5 a 6, § 13 až 17, § 18 odst. 2, 3, 4 a 8, § 19 odst. 2 a 3, § 20, § 21 odst. 2, 3 a 4, § 22, 23, § 24 odst. 3 a 4, § 25 odst. 1, 2, 3, 4, 5, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, 3 a 5, § 31, § 32 odst. 6, § 35, § 36 odst. 1 a 2 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

(2) Zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy¹⁰ mohou být vybavena vozidla

- a) Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu,
- b) Vězeňské služby,
- c) vojenské policie označená podle zvláštního právního předpisu (VMO č. 301/2013Sb.),
- d) obecní policie, která určí obec,

⁹ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

- e) hasičských záchranných sborů, používaná Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany, které nejsou součástí Hasičského záchranného sboru České republiky,
- f) důlní záchranné služby,
- g) poruchové služby plynárenských zařízení,
- h) poskytovatele zdravotnické záchranné služby, poskytovatele zdravotnické dopravní služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče,
- i) ozbrojených sil používaná u vojenských záchranných útvarů pro plnění humanitárních úkolů civilní ochrany.
- j) celní správy označená podle zvláštního právního předpisu,
- k) Generální inspekce bezpečnostních sborů označená podle zvláštního právního předpisu.

(3) Vláda může stanovit nařízením další vozidla, která pro plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy.

(4) Řidičem vozidla s právem přednostní jízdy smí být osoba starší 21 let, která musí splňovat podmínky stanovené tímto zákonem.

(5) Řidič vozidla s právem přednostní jízdy nesmí za jízdy jíst, pít a kouřit.

(6) Odstavce 1 a 4 platí obdobně i pro řidiče vozidel doprovázených vpředu, a jde-li o více než tři vozidla, i vzadu vozidly ozbrojených sil nebo ozbrojených sborů s právem přednostní jízdy. Doprovázená vozidla musí mít rozsvícena obrysová a potkávací světla.

(7) Řidiči ostatních vozidel musí vozidlům s právem přednostní jízdy a vozidlům jimi doprovázeným umožnit bezpečný a plynulý průjezd, a jestliže je to nutné, i zastavit vozidla na takovém místě, aby jim nepřekážela. Do skupiny tvořené vozidly s právem přednostní jízdy a vozidly jimi doprovázenými se řidiči ostatních vozidel nesmějí zařazovat.

(8) Pokud hustota provozu na dálnici a rychlostní silnici o dvou jízdních pružích v jednom směru jízdy vyvolá vznik kolony stojících vozidel, jsou řidiči souběžně jedoucích vozidel povinni před zastavením vozidla vytvořit mezi sebou jeden průjezdný jízdní pruh široký nejméně 3,0 m pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy; je-li v jednom směru jízdy tři a více jízdních pruhů, sníží vzájemný boční odstup řidiči vozidel v levém a středním

jízdním pruhu nebo středních jízdních pruzích. Řidiči jedoucí v krajních jízdních pruzích v jednom směru jízdy mohou při vytváření průjezdného jízdního pruhu vjet na krajnici nebo na střední dělicí pás. Řidičům ostatních vozidel je vjezd do pruhu pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy a jízda v tomto pruhu zakázána; toto neplatí pro vozidla vlastníka pozemní komunikace a vozidla technické pomoci.

(9) Svítí-li zvláštní výstražné světlo modré barvy na stojícím vozidle, musí řidiči ostatních vozidel podle okolností snížit rychlost jízdy a popřípadě i zastavit vozidlo. V provozu na pozemních komunikacích je zakázáno neoprávněně užívat zvláštních výstražných světel a zvláštního zvukového výstražného znamení, které užívá vozidlo s právem přednostní jízdy, nebo je napodobovat.

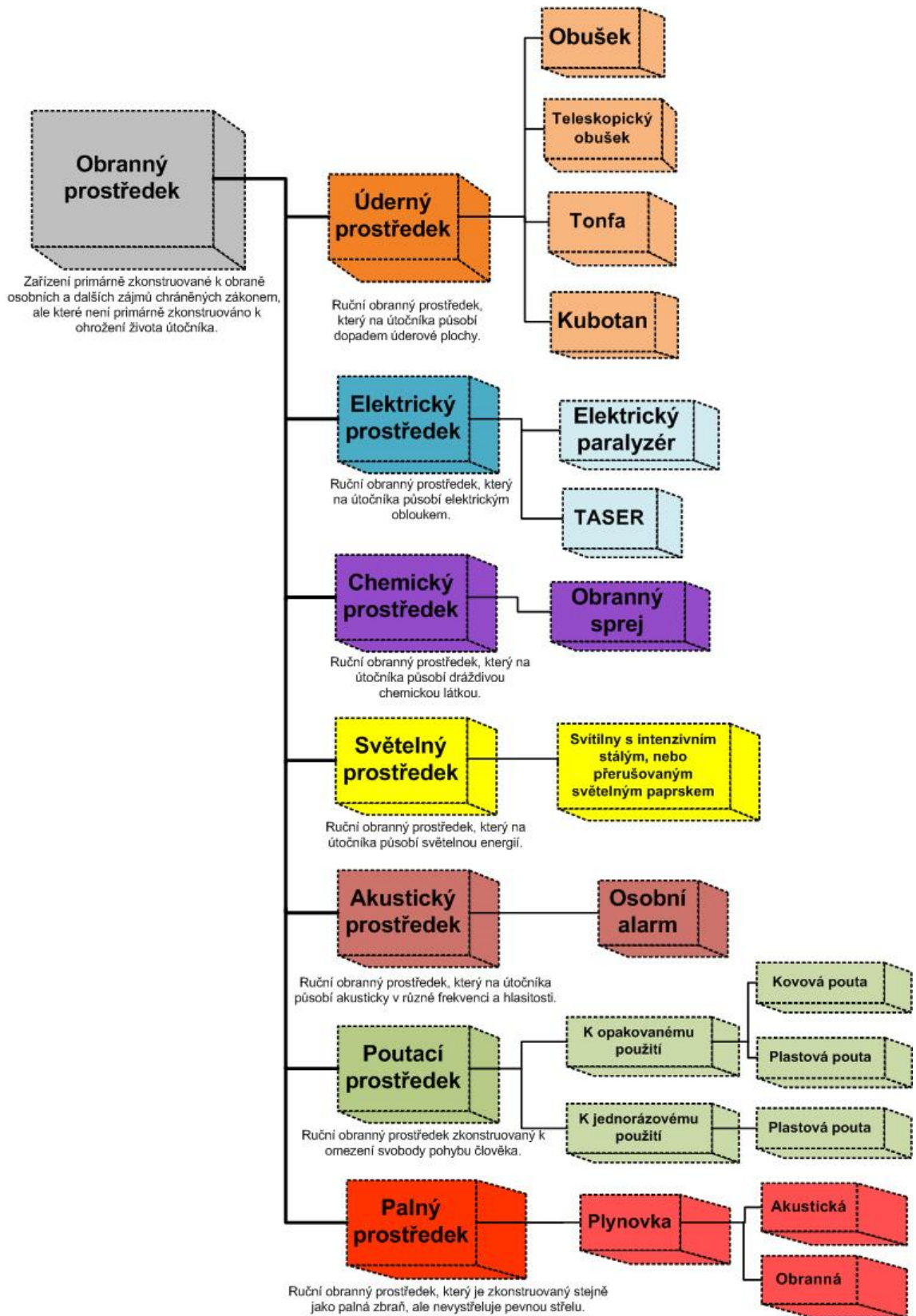
§ 42

(1) Řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným **světlem oranžové barvy** smí tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla, není jeho řidič povinen dodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích uvedených v § 4 písm. c), § 7 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 2, § 12 odst. 1, 2 a 4, § 13, § 14 odst. 1 a 2, § 18 odst. 2 písm. b), § 22 odst. 3, § 24 odst. 4 písm. a), c), d), e), f) a g), § 25 odst. 1, 2 a 3, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, § 30, 36, 37 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

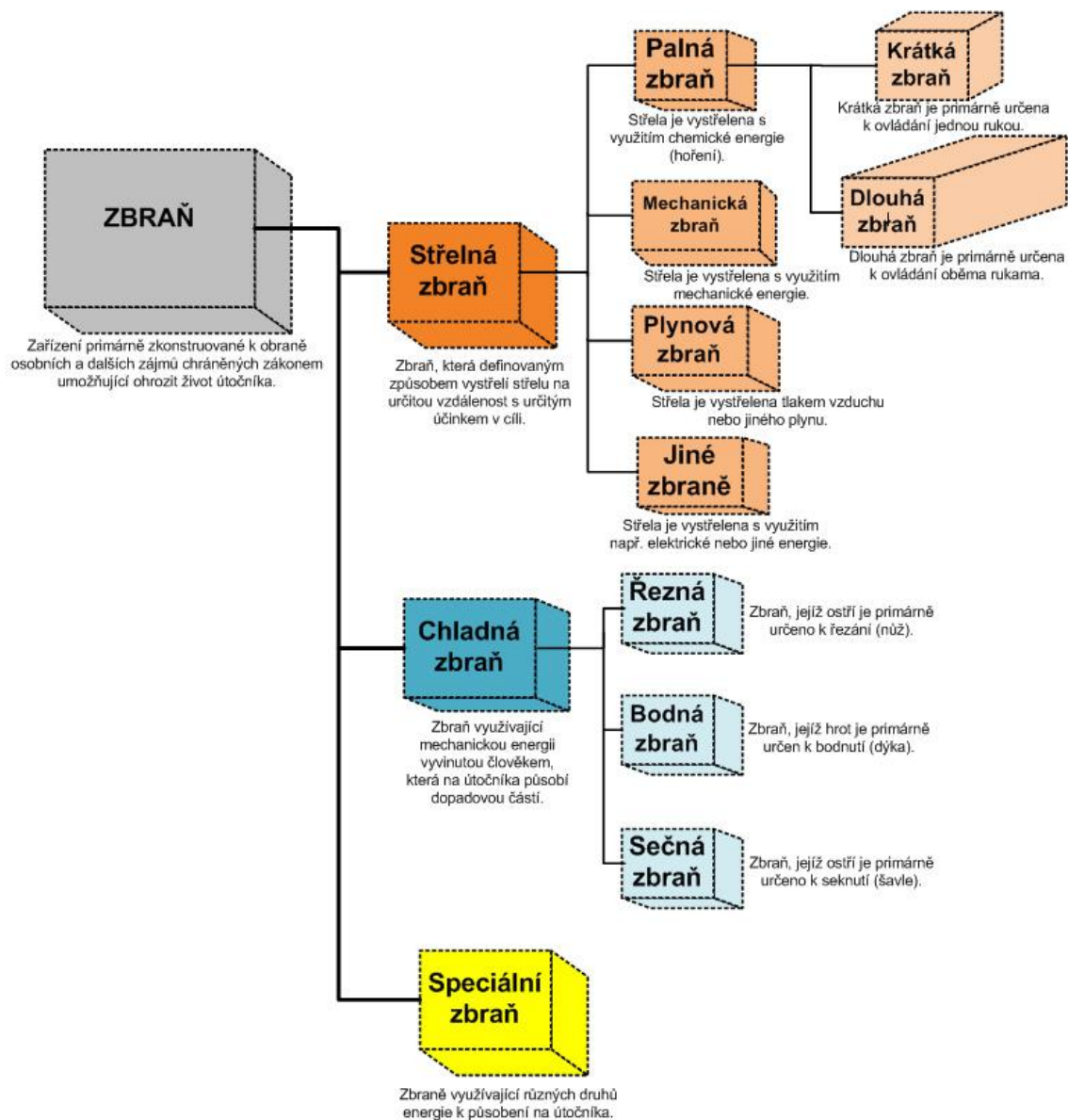
(2) Řidiči ostatních vozidel musí vozidlu podle odstavce 1 umožnit jízdu nebo pracovní činnost a podle okolností snížit rychlost jízdy, popřípadě i zastavit vozidlo.

(3) Skupiny (kolony) vozidel ozbrojených sil nebo ozbrojených sborů je možno doprovázet vpředu i vzadu vozidly užívajícími zvláštního výstražného světla oranžové barvy. Doprovázená vozidla musí mít rozsvícena obrysová a potkávací světla.

PŘÍLOHA P IX: ČLENĚNÍ OBRANNÝCH PROSTŘEDKŮ



PŘÍLOHA P X: ČLENĚNÍ ZBRANÍ



Členění zbraní z hlediska obránce. [8]

PŘÍLOHA P XI: POSTUP PŘI ZVLÁDÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Tento leták pro postup při dopravní nehodě a pro poskytnutí první pomoci je k dispozici na internetových stránkách BESIP: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/rady-a-tipy/dopravni-nehoda>.

Postup při zvládnutí dopravní nehody

- 1 Zjistí, co se stalo**
- 2 Zavolej pomoc**
- 3 Dbej na svou vlastní bezpečnost**

Zajištění místa nehody

- zastavit nejméně 50 m za havarovaným vozidlem, rozsvítit výstražná světla, obléknout výstražnou vestu, vzít lékárníčku, výstražný trojúhelník, ev. hasicí přístroj, umístit trojúhelník před místem nehody, vypnout zapalování, zajistit proti pohybu, dbát na vlastní bezpečnost

Život zachraňující úkony

- zastavení silného krvácení - tlakový obvaz, prsty v ráně, výjimečně zaškrovovaldo, zakrytí pronikajícího poranění hrudníku, šetrné uvolnění dýchacích cest u bezvědomých - šetrný záklon hlavy, předsunutí dolní čelisti, rychlé zjištění stavu životních funkcí ostatních poraněných

Volání zdravotnické záchranné služby

- volat linku 155, případně 112, sdělit co se stalo, popsat charakter nehody, co nejpřesněji určit místo nehody, uvést počet postižených, věk a pohlaví, popis zranění a jejich stavu, sdělit své jméno a číslo telefonu

Vyšetření

- **pohledem** zjišťujeme dýchání, krvácení, polohu těla, výraz obličeje a jeho barvu
- **poslechem** dýchací šelesty, projevy postiženého (sténání apod.) případně reakci na oslovení
- **pohmatem** dýchací pohyby, bolesti postižené oblasti, deformace, teplotu kůže, pot apod.

Vyprošťování

- jen hrozí-li další nebezpečí, je-li blokováán přístup k dalším poraněným, nelze-li poskytnout první pomoc na místě (např. resuscitace), vyproštění provádět co nejšetrněji, pokud zraněný dýchá, vyčkat raději na profesionální složky

Bezvědomí

- riziko udušení zapadlým kořenem jazyka, z úst odstranit volně ležící předměty, šetrně zaklonit hlavu, předsunut dolní čelist postiženého, v bezvědomí se zachovanými životními funkcemi uložit do stabilizované polohy a stále jej sledovat, neobnoví-li se dýchání nebo je dýchání nenormální (lapavé dechy) je třeba zahájit ožívání nepřímou srdeční masáží a dýcháním z plic do plic

Ožívání (resuscitace)

- zahájit nepřímou srdeční masáží, 30 stlačeními uprostřed hrudníku frekvencí 100/min, provést dva vdechy a pokračovat v rytmu 30 stlačení hrudníku: 2 vdechy, hrudník stlačovat do hloubky 4-5 cm, nemůže-li záchránce z nějakých důvodů provádět umělé vdechy, pak až do příjezdu zdravotnické záchranné služby provádí srdeční masáž frekvencí 100/min.

Úrazový šok

- nejčastější příznaky šoku - slabě hmatný tep, více než 100/min, zrychlené, povrchní dýchání, bledost, studený lepkaý pot, pocit žízně, netečnost, spavost

Zábrana šoku

- protišoková poloha se zvednutými dolními končetinami, ošetření poranění, zajištění tepelné pohody, při pocitu žízně pouze svažovat rty, nepodávat žádné léky, nedávat pit

Zastavení krvácení

Uvolnění dýchacích cest

Stlačování hrudníku 30 x

Postup poskytnutí první pomoci při dopravní nehodě. [17]

PŘÍLOHA P XII CITACE ZÁKONA O SILNIČNÍM PROVOZU

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

§ 47

Dopravní nehoda

(1) Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

(2) Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen

a) neprodleně zastavit vozidlo,

b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, do kdy by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5,

c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody, a

d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

a) učinit vhodná opatření, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích v místě dopravní nehody; vyžadují-li to okolnosti, jsou oprávněni zastavovat jiná vozidla,

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat poskytovatele zdravotnické záchranné služby,

c) označit místo dopravní nehody,

d) umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob,

e) neprodleně ohlásit policii poškození pozemní komunikace, obecně prospěšného zařízení nebo životního prostředí, pokud k němu při dopravní nehodě došlo,

f) prokázat si na požádání navzájem svou totožnost a sdělit údaje o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě,

g) v případech, kdy nevznikne povinnost oznámit nehodu policii, sepsat společný záznam o dopravní nehodě, který podepíší a neprodleně předají pojistiteli; tento záznam musí obsahovat identifikaci místa a času dopravní nehody, jejích účastníků a vozidel, její příčiny, průběhu a následků.

(4) Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, jsou účastníci dopravní nehody povinni

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

b) zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel; musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,

c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.

(5) Povinnost podle odstavce 4 platí i v případě, kdy při dopravní nehodě

a) dojde ke hmotné škodě na majetku třetí osoby, s výjimkou škody na vozidle, jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované, v jehož řidič má účast na dopravní nehodě nebo škody na věci přepravované v tomto vozidle,

b) dojde k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace podle zákona o pozemních komunikacích (§ 12 a 13 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích), nebo

c) účastníci dopravní nehody nemohou sami bez vynaložení nepřiměřeného úsilí zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

PŘÍLOHA P XIII SERVISNÍ KARTA BEZPEČNOSTNÍHO ZAVAZADLA

Zápisy záručních oprav				
došlo do servisu dne	odesláno zákazníkovi dne	evidenční číslo zásahu	popis zásahu	podpis servisního technika

Zápisy nezáručních oprav a kontrol				
došlo do servisu dne	odesláno zákazníkovi dne	evidenční číslo zásahu	popis zásahu	podpis servisního technika
20.10.2010	4.4.2011			

K.B. 303 vč. [redacted]

ZÁRUČNÍ LIST

SERVISNÍ KARTA

BEZPEČNOSTNÍ ZAVAZADLA
PLCHOT

Záruční podmínky

- Záruční doba na výrobek je stanovena v souladu s kupní smlouvou takto:
záruka na funkčnost po spuštění : = 2 roky
záruka na ostatní součásti : = 2 roky
- Prodávající poskytuje na výrobek záruku za podmínek používání a skladování výrobku takovým způsobem, jak je u tohoto typu výrobku běžné a jak je uvedeno v návodu k obsluze. Zákazník je při prodeji obeznámen se základními podmínkami pro používání výrobku a v případě nejasnosti se musí obrátit s dotazy na prodávajícího. Záruka je nepřenositelná.
- Záruční doba začíná plynout ode dne prodeje. Den prodeje musí být na záručním listě potvrzen prodávajícím. Zákazník má právo na uplatnění záruky, pokud tak učiní nepozději posledního dne záruční doby.
- Právo na výměnu výrobku má zákazník v případě, že výrobek reklamuje do deseti dnů ode dne prodeje, přičemž výrobek a obal nesmí být používáním poškozeny a vše musí být kompletní jako při prodeji. Výměnu výrobku nelze provést, pokud je o chyby popsány dále v bodu 6.
- Záruční doba se prodlužuje o dobu, po kterou byl výrobek v opravě.
- Bezplatná záruční oprava nemůže být uplatňována, pokud jde o chyby způsobené špatnou či neodbornou obsluhou a zacházením, nevhodnou přepravou, poruchou v elektrické síti, živelnou pohromou, při nevyplnění kterékoli z pěti kolonek na třetí straně záručního listu prodávajícím, nebo při zjištění jakýchkoliv úprav v záručním listě neoprávněnými osobami. Každá oprava v záručním listě musí být potvrzena razítkem a podpisem oprávněné osoby.
- Právo na záruku uplatňuje zákazník u servisního střediska firmy PLCHOT s.r.o., a to buď osobně, nebo výrobek do servisního střediska zašle řádně zabalený a pojištěný pro případ ztráty nebo poškození při přepravě.
- Záruční servis se nevztahuje na běžné servisní zásahy spojené – s výměnou a doplňováním spotřebního materiálu – s preventivní prohlídkou spojenou s běžným čištěním funkčních částí zařízení.
- Náklady spojené se zásahem nezáručního rázu hradí zákazník.
- Výrobce neručí za poruchy vzniklé nárazem a špatnou výměnou baterií a dále v případě, kdy je do zařízení instalováno dálkové ovládání, za poruchy a zvištní stavy, které mohou vzniknout průchodem elektromagnetickým, vysokofrekvenčním, elektrostatickým nebo radioaktivním polem.

Vyplní prodávající

Model KB 303	Výrobní číslo [redacted]
Přesná adresa zákazníka [redacted]	
Datum prodeje 20.10.2010	Razítko a podpis prodávajícího [signature]

Vážený zákazníku, děkujeme Vám za projevenou důvěru výrobkům firmy PLCHOT s.r.o.. K tomu, aby Vám náš výrobek dlouho a dobře sloužil, prosíme, abyste se seznámil s návodem k obsluze a záručními podmínkami. Jakékoliv nejasnosti konzultujte, prosím, se svým dodavatelem. Děkujeme.

Potvrzený záruční list si ponechejte a dobře uschovejte. Záruční list slouží současně jako servisní karta, a proto jej do servisního střediska zasílejte spolu s výrobkem i v případě, že se nebude jednat o záruční opravu.

Doporučujeme, abyste si uschoval obal zboží po dobu záruky pro případ převozu nebo reklamace.

Vaše servisní středisko:
PLCHOT s.r.o., servisní oddělení, Komenského 72, 741 01 Nový Jičín
tel. / fax: 556 704 350
e-mail: plchot@plchot.cz

Servisní karta bezpečnostního zavazadla. [zdroj: vlastní]

PŘÍLOHA P XIV VNĚJŠÍ OZNAČENÍ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY



Způsoby vnějšího označení Policie České republiky. [16]