

# Bezpečnost přepravy chráněných osob

Miroslava Čejpová

---

Bakalářská práce  
2016



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta logistiky a krizového řízení  
Ústav krizového řízení  
akademický rok: 2015/2016

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Miroslava Čejpová**  
Osobní číslo: **L13176**  
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**  
Studijní obor: **Ovládání rizik**  
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Bezpečnost přepravy chráněných osob**

Zásady pro vypracování:

1. **Posouzení současného stavu přepravy chráněných osob.**
2. **Posouzení rizik přepravy chráněných osob.**
3. **Analýza rizik vybraných oblastí při přepravě chráněných osob a jejich eliminace.**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tisková/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] O'CONNOR, Richard. Bodyguardi aneb Svět ochrany důležitých osobností. Brno: Books s.r.o., 1999, 184 s., ISBN 80-7242-049-6

[2] THOMPSON Leroy. Záchrana rukojmích přehled zbraní a taktik. Frýdek-Místek: Alpress s.r.o., 2003, 208 s., ISBN 80-7218-825-9

[3] THOMPSON Leroy. Manuál bodyguarda - Profesionální techniky ochrany osob. Frýdek-Místek: Alpress s.r.o., 2005, 358 s., ISBN 80-7362-078-2

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

**doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D.**

Ústav ochrany obyvatelstva

Datum zadání bakalářské práce:

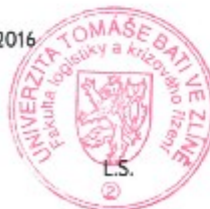
**5. února 2016**

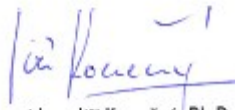
Termín odevzdání bakalářské práce:

**9. května 2016**

V Uherském Hradišti dne 12. února 2016

  
doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.  
děkan



  
Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.  
ředitel ústavu

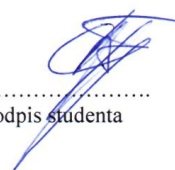
#### **Prohlašuji, že**

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, 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 užit své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-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 bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské 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 bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti

  
.....  
podpis studenta

## **ABSTRAKT**

ČEJPOVÁ, Miroslava: Bezpečnost přepravy chráněných osob. [Bakalářská práce]. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Fakulta logistiky a krizového řízení; Ústav krizového řízení. Vedoucí práce: doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD. Stupeň odborné kvalifikace: Bakalář (Bc.) ve studijním programu: Procesní inženýrství, studijní odbor: Ovládání rizik. Zlín: FLKŘ UTB, 2016. 72 s.

Cílem práce je pojednání a posouzení rizik při osobní ochraně a přepravě chráněných osob s důrazem na zvýšení bezpečnosti a ochrany. Bakalářská práce se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část je zaměřena na všeobecné vysvětlení, popis a seznámení se základními principy dané problematiky, která je pak v praktické části realizována a analyzována. Praktická část řeší bezpečnostní opatření pro zajištění ochrany a bezpečné přepravy chráněné osoby. Na základě analýzy příčin a následků jsou vybrány nejzávažnější rizikové situace a návrhy opatření na jejich snížení.

Klíčová slova: bezpečnost, chráněná osoba, nebezpečí, ochrana, ochránce, opatření, přeprava, riziko, útok, zabezpečení.

## **ABSTRACT**

ČEJPOVÁ, Miroslava: Transport Safety of Protected Persons.[Bachelor's thesis].Thomas Bata University in Zlin, Faculty of Logistics and Crisis management. Crisis management institute. Head: doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD. Level of professional qualification: Bachelor (Bc.) in study program: Process engineering, Study field: Risk control. Zlín: FLCM, 2016, 72 pages.

The purpose of this thesis is to encourage a discussion and evaluates the risk of personal protection and transportation of the people who needs protection with emphasis on optimizing safety and security. The thesis is composed from two parts – theoretical and practical. The theoretical part is focused on general explanation, description and getting familiar with basics principles of this issue. The theoretical part of this thesis is realized in its practical part. The practical part is focused on security measures for ensuring protection and safety transportation of protected people. Based on analysis of the causes and effects of poor security we chose the most risky situations which have to be reduced or eliminated by the available tools and which have to be extremely efficient.

Keywords: Safety, protected person, dangerous, protection, protector, measures, transport, risk, attack, security.

Mé poděkování patří vedoucímu mé bakalářské práce doc. Ing. Miroslavu Tomkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a čas strávený nad pročitáním materiálů a hlavně za trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnoval. Dále bych ráda poděkovala mým blízkým za toleranci, trpělivost a oporu poskytovanou mi během celého studia a při zpracovávání mé práce.

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

*Motto: „Ať jsem, kdo jsem, nebudu jednati proti svému svědomí.“*

- F.M. Dostojevskij

# OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....</b>	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>10</b>
<b>1 SOUČASNÝ STAV OCHRANY OSOB.....</b>	<b>11</b>
1.1 Z HISTORIE OCHRANY OSOB .....	11
1.2 SOUČASNÉ ČLENĚNÍ OCHRANY OSOB V ČESKÉ REPUBLICE .....	11
1.3 STRUKTURA ÚTVARU PRO OCHRANU ÚSTAVNÍCH ČINITELŮ .....	13
1.4 ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY V OBLASTI OCHRANY OSOB.....	15
1.5 PRINCIPY OCHRANY OSOB .....	17
1.5.1 Personální obsazení ochranné skupiny.....	17
1.5.2 Výzbroj členů ochranné skupiny .....	18
1.5.3 Organizace činností ochranných služeb .....	18
1.6 PŘEDSUNUTÝ OCHRÁNCE A PRŮZKUM MÍSTA .....	19
<b>2 PŘEPRAVA CHRÁNĚNÝCH OSOB.....</b>	<b>22</b>
2.1 DRUHY PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB.....	22
2.1.1 Osobní a autobusová přeprava chráněné osoby .....	22
2.1.2 Letecká přeprava chráněné osoby .....	24
2.1.3 Vlaková přeprava chráněné osoby .....	24
2.1.4 Lodní přeprava chráněné osoby .....	25
2.1.5 Přeprava chráněné osoby speciální vojenskou technikou .....	26
2.2 AUTOMOBILOVÁ PŘEPRAVA CHRÁNĚNÉ OSOBY.....	26
2.2.1 Vozidla a vozový park na přepravu chráněných osob .....	26
2.2.2 Stanovení a zajištění tras .....	29
2.2.3 Formace a pohyb kolony vozidel .....	30
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>32</b>
<b>3 RIZIKA PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB.....</b>	<b>33</b>
3.1 ANALÝZA MOŽNÝCH OHROŽENÍ CHRÁNĚNÉ OSOBY.....	34
3.2 ELIMINACE RIZIK PŘI OCHRANĚ CHRÁNĚNÉ OSOBY .....	34
3.3 OCHRANNÉ ZABEZPEČOVACÍ FORMACE.....	35
<b>4 RIZIKA V OBLASTI PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB PROSTŘEDKY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY .....</b>	<b>40</b>
4.1 BEZPEČNOSTNĚ TECHNICKÁ PROHLÍDKA VOZU .....	40
4.1.1 Aplikace vybraných metod analýzy rizik na technický stav vozidla .....	41
4.1.2 Aplikace analýzy stromů chyb na zabezpečení ochrany osob s použitím vozidel .....	42
4.1.2.1 Aplikace analýzy ohrožení a provozuschopnosti vozidla na přepravu chráněných osob .....	44
4.2 BEZPEČNÝ POHYB KOLONY VOZIDEL PŘI PŘEPRAVĚ CHRÁNĚNÝCH OSOB .....	48
4.2.1 Ochrana vozidla chráněné osoby .....	48
4.2.2 Pohyb formace kolony vozidel na silnici .....	50
4.2.3 Evakuace formace kolony vozidel .....	50

4.3 RIZIKA PŘI ČINNOSTECH OCHRÁNCŮ CHRÁNĚNÝCH OSOB .....	52
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>58</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>59</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>61</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>62</b>
<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>63</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>64</b>



## ÚVOD

Odedávna se vysocí vládní úředníci potýkají s různými hrozbami, které ovlivňují jejich životy. Pokud se podíváme do historie, je zřejmé, že osoby stojící na vrcholu jakékoliv společnosti, velice brzy pochopili potřebu ochrany svého života a majetku. Okolo sebe tedy shromažďovali bojovníky, gardy, vojáky, kteří jim poskytovali potřebnou ochranu. V dnešní době jsou v jednotlivých státech zřízeny útvary a organizace, které se zabývají ochranou jim svěřených osob a to při běžných i zvláštních činnostech.

Ochranné skupiny musejí adekvátně reagovat na nové přicházející hrozby. V dnešní době rychle se rozvíjejících technologií a globalizace, musí bráno na zřetel, že vznikají nové možnosti a prostředky vedení útoku proti chráněné osobě. Proto je nutné, aby ochranná skupina byla tvořena výhradně profesionály, kteří nejen, že už mají zkušenosti v oblasti bezpečnosti, ale je důležité, aby se ochranná skupina, jako celek nadále vzdělávala, měla vždy ty nejaktuálnější informace a to nejen z domovské země, ale i ze světa. Spolupráce útvarů zajišťujících ochranu osob napříč státy, přináší nové poznatky v této oblasti, ať už se jedná o nové technické prostředky využívané pro ochranné operace, až po samotné zlepšování fyzické ochrany.

Prostřednictvím této práce bych chtěla ukázat, jak obtížná a nebezpečná je práce ochránců, každodenně se setkávají s hrozbami a riziky, které ohrožují a znesnadňují jejich rutinní i zvláštní činnost a život chráněné osoby. Pomocí vytvořených analýz rizik jsou v práci popsány postupy a opatření snižující či eliminující rizika v činnosti ochránců.

Práce je členěna na část teoretickou a praktickou. Teoretická část je zaměřena na současný stav ochrany osob, jejím členěním, základní principy ochrany, právní předpisy a popisem jednotlivých činností. V praktické části jsou identifikovány rizika a hrozby, které ohrožují chráněnou osobu i ochránce. Průřezem celé práce jsou navrhována bezpečnostní opatření ke snížení a eliminaci hrozeb, které by mohly vést k nezvládnutí ochrany chráněné osoby.

## **CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

Cílem bakalářské práce je seznámit čtenáře s činností ochránců, identifikovat rizika a hrozby, se kterými se ochránci setkávají, a které ohrožují jejich život a život chráněné osoby. Posoudit rizika činností ochránců a to zejména v oblasti přepravy chráněné osoby a popsat postupy k jejich eliminaci. Pro naplnění cíle jsem si stanovila následující dílčí cíle: posoudit současný stav ochrany chráněných osob, vypracovala jsem Ishikawa diagram pro zobrazení příčin a následků vedoucích k ohrožení života chráněné osoby. Popsat postupy a činnosti zajištění bezpečné přepravy chráněné osoby, se zaměřením na slabá místa a navrhnout postupy potřebné k eliminaci rizik.

Ve velkém množství existujících metod a postupů jsem si pro zpracování bakalářské práce vybrala:

- pozorování skutečností a zákonitostí osobní ochrany v režimu právního systému České republiky s následným popisem zjištěného,
- analýzou současného stavu ochrany osob, se zaměřením na postupy v přepravě chráněných osob,
- modelováním organizačních postupů při přepravě chráněné osoby,
- diagram příčin a následků, kde jsou vybrány okolnosti vedoucí k ohrožení chráněné osoby,
- analýzy poruch stromu (FTA), analýza ohrožení provozuschopnosti (HAZOP) jsou identifikovány hrozby a navrhuta opatření k jejich eliminaci.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 SOUČASNÝ STAV OCHRANY OSOB

První část práce zmiňuje historii ochrany osob, jako takovou až po události, které vedly ke zpřísnění bezpečnostních podmínek a to zejména útoky na chráněné osoby (dále jen CHO) během jejich transportu. Tyto události vedly k takovým opatřením v rámci bezpečnosti přepravy osob, jaké jsou dnes známy a využívány.

## 1.1 Z historie ochrany osob

Již od dávné minulosti lidé vytvářeli určitá společenství, postupem času se z nich stávaly menší kmeny, království a národy. V každém utvořeném společenství se lidé postupně dělili na ty, kteří byli mocnější a bohatší než ti ostatní. Zejména tito vlivnější lidé si nevyhnutelně uvědomili, že je nutné chránit nejen svůj majetek, ale i vlastní život. Dříve, s jistotou řečeno, neměli k sobě ochránce, jak je známe dnes, ale válečníky, strážce či osobní gardy, ti byli vycvičeni v boji, avšak rozhodně nebyli vybaveni moderní technikou a zbraněmi. Druhá světová válka s sebou přinesla progresivní nárůst moderních technologií a zbraní, s tím spojené vznikající nové hrozby, na které státy museli reagovat zřízením bezpečnostních složek. [4]

Během doby lidstva byl téměř každý národ svědkem úkladných vražd či vražedných pokusů směřujících proti jejich vedoucím představitelům. Například dne 28. února 1986 byl zavražděn ministerský předseda Švédska Olof Palme, úkladná vražda ministerské předsedkyně Indiri Gándhíové dne 31. října 1984. Nejvýznamnějším atentátem s ohledem na přijatá opatření a další vývoj ochrany osob je bezpochyby vražda prezidenta Johna F. Kennedyho 22. Listopadu 1963. [5]

## 1.2 Současné členění ochrany osob v České republice

V České republice (dále jen ČR) je v současné době ochrana osob členěna do dvou kategorií a to do státního a soukromého sektoru.

Soukromý sektor je prozatím využíván k ochraně vysoce postavených manažerů či osob ze showbusinessu nebo také k transportu cenin a peněžní hotovosti. V současné situaci, vzhledem k finančním podmínkám a různým reformám v rámci Policie ČR (dále jen PČR), lze předpokládat, že soukromá ochranná služba bude využívána více a její služby se zlepší.

Státní sektor je prozatím plně využíván pro ochranu prezidenta republiky, ústavních činitelů, diplomatů. Pomyslně můžeme sektor rozdělit na Ochranou službu PČR a Vojenskou ochranou službu. Státní sektor se dělí na celostátní územní útvary:

- **Útvar pro ochranu prezidenta republiky:**

- zajišťuje osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní ochranu a přepravu prezidenta, jeho manželky a dalších CHO,
- zajišťuje osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní přepravu osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území ČR poskytována ochrana podle mezinárodních dohod,
- zajišťuje ochranu sídla prezidenta a objektů, kde pobývá,
- střeží objekty, v nichž pobývají další CHO,
- provádí hygienicko-toxikologickou, pyrotechnickou a speciální technickou ochranu,
- v souvislosti s ochranou prezidenta organizuje bezpečnostní akce,
- ve spolupráci s Kanceláří prezidenta republiky a Vojenskou kanceláří prezidenta republiky plní úkoly v oblasti příprav činnosti útvaru za krizových situací včetně stavu ohrožení státu a válečného stavu,
- v rozsahu své působnosti vyřizuje stížnosti, oznámení a jiná podání fyzických a právnických osob,
- ve vymezeném rozsahu se podílí na vzdělávání a speciálním výcviku příslušníků PČR a zaměstnanců PČR. [2]

- **Útvar pro ochranu ústavních činitelů:**

- poskytuje osobní a epizodickou ochranu a bezpečnostní dopravu trvale chráněných ústavních činitelů ČR a osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území ČR poskytována ochrana podle mezinárodních dohod,
- zajišťuje ochranu diplomatických objektů (zastupitelských úřadů a rezidencí velvyslanců) a ochranu chráněných objektů a prostorů zvláštního významu pro vnitřní pořádek a bezpečnost, které schválila vláda - Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, Senátu Parlamentu ČR, Ústavního soudu ČR, Úřadu vlády ČR, Ministerstva zahraničních věcí, Ministerstva vnitra a dalších (např. část mezinárodního letiště Praha - Ruzyně),
- provádí hygienicko-toxikologickou ochranu,

- organizuje v souvislosti s ochranou CHO opatření k zajištění bezpečnosti osob a objektů. [2]

### 1.3 Struktura Útvaru pro ochranu ústavních činitelů

Útvar pro ochranu ústavních činitelů je organizačně členěn do odborů a jednotlivých oddělení, jejichž základní činnosti budou zde představeny.

**Organizační a operační odbor** – v rámci odboru jsou vytvořena jednotlivá oddělení:

- **Operační oddělení** organizuje a zabezpečuje bezpečnostní akce k ochraně CHO a objektů, zajišťuje plynulé přebírání informací od policejního prezidia, dalších součástí policie, ministerstva, ozbrojených složek a od občanů, hodnotí soustředěné informace, zajišťuje jejich upřesnění nebo doplnění, koordinuje činnost mezi jednotlivými organizačními články útvaru při ochraně osob a objektů, zprostředkovává součinnost s ostatními součástmi policie, ministerstva a ozbrojenými složkami a prostřednictvím spojovací, šifrové a výpočetní techniky s nimi udržuje nepřetržité spojení, vyhodnocuje příchozí hlášení o narušení objektů připojených na systém centralizované ochrany útvaru a organizuje provádění prvotních úkonů směřujících k prověření těchto hlášení, zajišťuje informační tok směrem k součástí útvaru od ostatních součástí policie.
- **Organizační oddělení** zajišťuje organizačně jednání poradních orgánů ředitele útvaru, zpracovává právní stanoviska k návrhům předpisů a interních aktů řízení předložených útvaru v připomínkovém řízení, vyřizuje a právně posuzuje dotazy, žádosti a další podání právního charakteru právnických a fyzických osob, vyjma věcí patřících do působnosti personálního a školského oddělení, eventuálně jiných věcně příslušných organizačních článků, vykonává právně poradenskou činnost ve věcech působnosti útvaru, zpracovává informace a souhrnné zprávy o činnosti útvaru, vede centrální jednací protokoly, plní úkoly podatelny útvaru a metodicky usměrňuje spisovou službu a skartační práce, je pracovištěm odpovědným za zpracování informací poskytovaných povinným subjektem na základě žádosti o poskytnutí informace.
- **Oddělení podpory výkonu** vyhledává, zjišťuje a shromažďuje informace ze sdělovacích prostředků, provádí monitoring na internetových stránkách extremistických a dalších organizací, provádí analýzy shromážděných poznatků a zpracovává koncepční materiály, podílí se na přípravě a zajištění bezpečnostních opatření a ve spo-

luprací s dalšími útvary a službami monitoruje bezpečnostní situaci v místech pobytu CHO a bezpečnostní situaci u chráněných objektů, provádí bezpečnostní přípravu v místech trvalých bydlišť CHO, v místech jejich pobytu a na trasách přesunu, provádí prověrky určených osob, zajišťuje vzájemnou spolupráci s ostatními útvary PČR, získává a vyhodnocuje informace o demonstracích a nepovolených shromážděních u chráněných objektů, získává a poskytuje mapové a katastrální podklady pro ostatní odbory, provádí kontrolní činnost v rámci útvaru a zajišťují krizové řízení útvaru.

- **Oddělení styčných důstojníků** se osobně účastní opatření k zajištění bezpečnosti CHO nebo objektů, v rámci přípravy bezpečnostních opatření shromažďují a zpracovávají podklady pro cesty ústavních činitelů ČR jak na území ČR, tak do zahraničí, zabezpečují součinnost s územními a celorepublikovými útvary PČR, při zajišťování návštěv oficiálních představitelů cizích zemí získávají členové oddělení informace od organizátorů návštěv, zajišťují komunikaci se zástupci zahraničních bezpečnostních složek a koordinují připravovaná opatření.
- **Personální a školský odbor** zpracovává koncepční a plánovací dokumenty na úseku personální práce, vzdělávání a odměňování, organizuje a provádí výběr a přijímání policistů a zaměstnanců, zabezpečuje vysílání policistů a zaměstnanců do škol a kurzů, ověřuje plnění jiných zvláštních požadavků při obsazování určených služebních míst, celkově organizuje veškeré činnosti zabývající se personálním obsazením útvaru.
- **Odbor ochrany CHO** zabezpečuje osobní ochranu ústavních činitelů ČR, osob, kterým je po dobu jejich pobytu na území ČR poskytována ochrana podle mezinárodních dohod, na území celé ČR a v odůvodněných případech i v zahraničí.
- **Odbor dopravy CHO** zabezpečuje a provádí plynulou a bezpečnou přepravu CHO, zajišťuje bezpečné a plynulé vedení formace kolon operačními vozidly, zabezpečuje bezpečnost na trasách přesunu používaných k dopravě CHO, provádí výkon dopravní služby na určených místech, zajišťuje provádění bezpečnostně-technických prohlídek a zvláštních technických kontrol proti odposlechu ve služebních dopravních, zajišťuje nepřetržité střežení služebních dopravních prostředků.
- **Odbor ochrany zastupitelských úřadů a určených objektů** zajišťuje trvalou ochranu (pevná stanoviště) a přechodnou ochranu na pevných stanovištích na zá-

kladě vyhodnocení aktuální bezpečnostní situace a z toho plynoucích rizik, pravidelné autohlídky po stanovených trasách, speciální autohlídky se zvýšenou četností kontrol jednotlivých chráněných objektů na základě vyhodnocení bezpečnostní situace, technické zabezpečení objektů kamerovým systémem a technickým zabezpečovacím zařízením signalizujícím narušení chráněného objektu.

- **Odbor ochrany objektů zvláštního významu** - fyzická ochrana objektu, kterou je komplex úkolů plněný osobami zařazenými k ochraně objektu, režimová opatření, kterými se rozumí podmínky a pravidla platná pro vstup a výstup osob, vjezd a výjezd vozidel do objektu a jejich činnost (pohyb) v objektu, systém evidence, označování a ukládání klíčů, uzamykání a pečetění místností, způsob provádění pochůzek a kontrol, technickými prostředky, kterými jsou zejména mechanické zábranné prostředky, zařízení elektrické zabezpečovací signalizace, speciální kamerové systémy, elektronická kontrola vstupu, zařízení elektrické požární signalizace, bezpečnostní detekční rámy pro kontrolu vstupu osob.
- **Odbor technického a ekonomického zabezpečení** odpovídá za technické a ekonomické zajištění útvaru.
- **Odbor ostrahy objektů** zajišťuje výkon strážní služby na určených objektech Policejního prezidia ČR a Policie ČR. [5]

#### 1.4 Základní právní předpisy v oblasti ochrany osob

I v rámci právních předpisů je třeba rozlišovat státní a soukromý sektor ochranné služby. Pro obě skupiny jsou hlavní právní normou odlišné zákony, pro výkon činnosti vždy platí, že musí být realizovaná na základě zákona a musí být legální.

Pro státní sektor, kdy je ochranná služba vykonávaná příslušníky zvláštních bezpečnostních složek státu s celorepublikovou působností a v zahraničí ve spolupráci s bezpečnostními složkami daného státu, jsou hlavními právními předpisy zejména:

- Zákon č. 273/2008 Sb. O Policii ČR.
- Závazný pokyn policejního prezidenta č. 10/1996 o zásadách činností útvarů PČR při zajišťování bezpečnosti chráněných osob a spolupráce PČR a ochrannou službou.
- Úmluva č. 131/1978 Sb. o zabránění a trestání trestných činů proti osobám požívajícím mezinárodní ochrany včetně diplomatických zástupců.
- Vídeňská úmluva č. 157/1964 Sb. o diplomatických stycích.



- Nařízením vlády č. 138/1998 Sb. o ochraně ústavních činitelů ČR, ve znění nařízení vlády č. 455/2001 Sb., č. 87/2004 Sb. a č. 30/2005 Sb.
- Nařízení ministra vnitra č. 119/1999, kterým se upravuje bezpečnostní ochrana objektů Ministerstva vnitra a PČR, ve znění nařízení MV č. 76/2000, č. 96/2000 a č. 41/2002.
- Závazným pokynem policejního prezidenta č. 179/2008, kterým se vydávají zásady činnosti při zajišťování bezpečnosti chráněných osob.
- Nařízením vlády č. 468/2008 Sb., o zajišťování bezpečnosti ústavních činitelů ČR, ve znění NV 398/2015 Sb.
- Usnesením vlády č. 1604/2008, k zajišťování bezpečnosti chráněných objektů a prostorů, ve znění usnesení vlády č. 518/2011.
- Usnesení vlády č. 152/1995 o ochraně objektů zvláštního významu.
- Směrnice a protokoly upravující činnosti a povinnosti osobních strážců, taktické zásady, tyto jsou interními právními předpisy. [1], [2]

V ČR prozatím abstinuje zákon upravující činnosti soukromých bezpečnostních služeb, v roce 2012 byl Ministerstvem vnitra předložen vládě návrh zákona o Soukromé bezpečnostní činnosti, ale tento návrh byl stažen z pořadu jednání vlády. Dále byl tento návrh zákona projednáván dne 13. 5. 2015, kde usnesením vlády č. 345 ukládá ministru vnitra dopracovat návrh zákona a pověřil předsedu vlády předložit dokončený vládní návrh zákona k novému projednání. [3] V této sekci je tedy prozatím nutné se řídit právními předpisy, tak jako v jakémkoliv jiném oboru činností, jedná se především o tyto právní předpisy:

- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. Ústava ČR a ústavní zákon č. 2/1993 Sb. Listina základních práv a svobod, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník a zákon č. 141/1961 Sb. Trestní řád, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 90/2012 Sb. O obchodních korporacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 106/1999 Sb. O svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 101/2000 Sb. O ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 262/2006 Sb. Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon č. 200/1990 Sb. České národní rady o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

## 1.5 Principy ochrany osob

Ochrana vedoucích představitelů státu a dalších vládních úředníků je významem postavena výše než ochrana soukromých osob. Vzhledem k vlivu osob na chod státu a ovlivnitelnost národu lze předpokládat daleko větší úroveň ohrožení. Je tedy důležité, aby celá ochranná skupina, byla tvořena loajálními profesionály ve svém oboru, kteří jsou dále podporováni specialisty z různých oborů.

Podle úrovně hrozby a stupně utajení CHO, je určena velikost a struktura ochranné skupiny. Zodpovědnost za řízení operací padá na velitele skupiny, který by měl být primárním kontaktem pro CHO a ostatní členy skupiny.

Není možné dosáhnout stoprocentní ochrany, proto je cílem operací předvídání a prevence. S tím je spojen úkol eliminace rizik resp. snížení na co nejmenší únosnou míru dopadu. Důležitým nástrojem je vytváření nárazníkových a ochranných štítů kolem CHO. V rámci prevence se především jedná o různé systémy a postupy pro získávání a shromažďování zpravodajských informací, analýzy hrozeb, plánování, identifikační opatření až po samotnou fyzickou ochranu. [5]

### 1.5.1 Personální obsazení ochranné skupiny

Adepti na profesi ochránce, by měli mít za sebou již službu u Policie ČR či Armády ČR. Přirozená inteligence je základním předpokladem pro přijetí do služby, adept by neměl být indisponován různými vrozenými vadami, měl by mít schopnosti dobrého úsudku a pozorovací. Umění komunikace se všemi typy lidí je jedním z dalších předpokladů. Dále by měl být ochránce fyzicky zdatný nebo znalý zásad boje beze zbraně. Ochránce musí vzbuzovat důvěru v CHO a i mezi svými kolegy ve skupině. Musí být schopen se adaptovat a podřídit rytmu a životnímu stylu nejen CHO, ale i celého týmu.

Josef Mádl ve své knize uvádí příklad středověkého japonského samuraje: „Je v první řadě perfektně vycvičen a svůj výcvik bere tak vážně, že se ve volných chvílích neustále zdokonaluje v ovládání meče, luku, naginaty, jízdy na koni a podobně. Je naprosto oddán svému daimijó (knížeti nebo svému pánovi) bez ohledu na to, jaký je to člověk. Může, nebo nemusí s ním sdílet jeho ideály, ale nepřátelé jeho pána jsou jeho nepřáteli, na přátele svého

pána dává pozor, jsou-li to skuteční přátelé, připraven je zabít nebo chránit, podle toho, jak se vyvine situace v případě ohrožení jeho pána.“ [4]

### 1.5.2 Výzbroj členů ochranné skupiny

Všichni členi ochranné skupiny mají k dispozici zbraň zvláštní munici a výzbroj. Dále přenosný spojovací prostředek s mikrofonom a sluchátkem, pouta, nůž a malou svítilnu. Skupina by měla mít k dispozici dlouhé zbraně. Vozidla a k nim určená stanoviště mají mít zvláštní výzbroj, neprůstřelné vesty a ochranné štíty, slzný plyn, plynové masky, vyprošťovací nůžky a materiál první pomoci dále osvětlovací zdroje a náhradní baterie. [4]

### 1.5.3 Organizace činností ochranných služeb

Každá organizace ochranných služeb má systém hierarchie postavený na jiném principu, ale určité základní elementy pracují u všech organizací stejně. Členění by mělo být následující: vedoucí skupiny, jeho zástupce a personál, který projednává administrativu, technické služby, spojovací techniku, dopravu, výcvik a logistiku k podpoře ochranné skupiny.

#### Organizaci činností ochranných služeb tvoří:

- **Zpravodajství:** ochranná služba samozřejmě využívá informace získané jinými zpravodajskými organizacemi, ale většinu informací, které mají vztah k bezpečnosti CHO, si obstarává ochranná služba sama. Je to tak z důvodu nedostatečných informací poskytované jinými organizacemi. Osoby z ochrany mají lepší kvalifikační dovednosti k určení, které informace a jejich význam mají vliv na dané ochranné operace. Ochranné zpravodajství je stále ve spojení s ostatními zpravodajskými organizacemi, protože musí mít přehled o všech možných i potencionálních hrozbách. Osoby ochranného zpravodajství fungují v tzv. předsunutých týmech.
- **Technické služby:** úkolem je nejen zajištění střežení prostorů CHO, ale i kontroly a prohlídky pro omezení fyzické likvidace či poškození zdraví CHO a dále zabránit úniku informací o pobytu, činnosti a obsahu jednání (odposlech). Nedílnou součástí technické ochrany tvoří specialisté z oblasti hygieny, pyrotechnici, proti zpravodajskému zabezpečení, zabezpečovací a poplašné systémy, osoby se zkušenostmi s provozem detektorů kovů, rentgenových zařízení i fluorescenční výstroje. Komplexní technická ochrana je plně funkční jen tehdy, skloubí-li se dokonale s ochranou fyzickou.

- **Spojení:** z operativního hlediska se spojení při koordinaci ochranné operace uskutečňuje pouze radiotechnickými pojítky. Spojení se uskutečňuje po dvou liniích a to pomocí polo-duplexního spojení, které využívá řídicí středisko a osoba odpovědná za ochrannou operaci a dále simplexní spojení, to je využíváno mezi členy ochranné skupiny.
- **Doprava:** dopravní středisko nebo také vozový park je nutný k zabezpečení kontroly a údržby všech vozidel. K dispozici by měla být alespoň dvě pancéřovaná vozidla, sloužící k přepravě CHO, dále vozidla doprovodná, náhradní a jiná pro zvláštní potřeby. Skupina by měla být vybavena vozidly pro výcvik.
- **Výcvik:** členové ochranné skupiny potřebují nejen základní výcvik v dovednosti taktických ochranných technik, je třeba je i průběžně opakovat, tak aby byly schopni si tyto dovednosti udržet a zdokonalit. Předmětem jsou formace během pěšího přesunu s chráněnou osobou, přesun ve vozidlech, odhalování bomb, pátrací postupy, krizové situace včetně první pomoci atd. Dále jsou členové skupiny cvičeni v boji z blízka beze zbraně, ve střelbě a v řízení vozidel. [5]

## 1.6 Předsunutý ochránce a průzkum místa

Aby bylo možné prostor, kde se bude CHO pohybovat dobře zabezpečit, je nutné jej nejdříve důkladně poznat. K tomu je nejen zapotřebí získat plány nákresy místa, ale také provést osobní průzkum. Provedení zajištění bezpečnosti na místech, která CHO navštíví, provádí předsunutý tým (epizoda). Účelem průzkumu místa návštěvy, je identifikace oblastí vyžadující zlepšení bezpečnostních opatření tak, že ochranná skupina bude znát všechna bezpečnostní opatření ještě před zahájením návštěvy. [4], [5]

### Povinnosti předsunutého týmu:

- utvořit plán bezpečnostních opatření pro:
  - rezidenci CHO (privátní, pronajaté, majetek cizí vlády),
  - restaurace,
  - sjezdové haly,
  - vládní budovy,
  - letiště,
  - rekreační a sportovní zařízení,
  - další ostatní místa, která CHO navštíví (muzea, divadla, atd.),
- navštívit místo průzkumu jeden až dva dny před plánovanou návštěvou CHO,

- ochránci přiděleni jako část předsunutého týmu, kteří provádějí průzkum na místech, která jsou klasifikována jako vysoce riziková a je potřeba velmi velkých bezpečnostních opatření (např. veřejné vystoupení CHO), mohou svoji činnost zahájit týdny i měsíce předem,
- předsunutý tým musí být na daném místě nejméně jednu hodinu před příjezdem CHO a na místě zůstávají až do jejího odjezdu. Okolnosti mohou vyžadovat, aby předsunutý člověk nebo tým, odjel na příští místo návštěvy CHO během jejího příjezdu. V těchto případech je nezbytně nutné aby předsunutý člověk nebo tým informoval o situaci na místě členy ochranného oddílu ještě před svým odjezdem. [5]

### **Body, které je třeba brát v úvahu při průzkumu místa:**

- **Přístup na místo:** je třeba zvážit zeměpisnou polohu místa a adresu. Naplánovat primární a sekundární trasy do místa a z místa, včetně mimořádného odjezdu. Důležité je zvážit čas potřebný k přesunu a vzdálenosti mezi objekty. Znat telefonní čísla a umístění a cestu k nejbližší policejní a požární stanici, dále pak polohu nemocnic. Je třeba zjistit informace o dopravní situaci a dalších jiných možných překážkách (demonstrace, uzavírky ulic, aj.).
- **Vnější okolnosti:** seznámit se s primární a sekundární trasou příjezdu a odjezdu, určení oblasti příjezdu a odjezdu kolony vozidel, naplánování místa, kde se kolona vozidel sestaví. Dále je důležité omezit přístup veřejnosti ke vchodům, odstranění zaparkovaných vozidel v bezprostřední blízkosti a zajistit vnější stanoviště pro zabezpečení celé akce.
- **Vnitřní okolnosti:** zjistit co bude CHO dělat na daném místě, seznámit se s rozmístěním vchodů, východů, výtahů, přístupů na střechnu a do sklepa, požární únikové cesty. Seznámit se s údaji o hostech, s identifikací tisku. Dále určit oblast, kde budou pyrotechnici kontrolovat doručené zásilky, obstarat seznamy pokojů a plánovaných akcí v nejbližším okolí. Zajistit si univerzální klíč, obeznámit se s protipožárním vybavením a nouzovými východy. Určit umístění velitelského stanoviště a služebního místa pro ochránce.
- **Soustředěné bezpečnostní okruhy:** počet a umístění zabezpečovacích stanovišť, úloha místních bezpečnostních zdrojů, doba pro pyrotechnické prohlídky, zábrany pro kontrolu davů, identifikační systém, v případě potřeby zajištění rámu a detektorů kovu, kontrola stálých zaměstnanců objektu, řízení dopravy kolem objektu. Dále

pokrytí výškových bodů v okolí objektu odstřelovači a pozorovateli a naplánování nouzové evakuace. [5]

#### **Úkoly předsunutého týmu při příjezdu CHO na dané místo:**

- předsunutý tým čeká na příjezd CHO na kraji chodníku a dává znamení řidiči vozidla znamení, kde má zastavit,
- vyzve CHO a ochranný tým aby ho následovali,
- vede celou kráčející formaci,
- informuje o situaci vedoucího ochránce a celý ochranný tým i podpůrný personál,
- zůstává na místě až do dojezdu CHO. [5]

Stupeň ohrožení CHO na místě návštěvy hraje důležitou roli při určení rozsahu průzkumu daného místa. Rozsah průzkumu konkrétního místa viz příloha číslo 1.

V rámci předsunutého průzkumu místa může být proveden zpravodajský průzkum. Plán zpravodajských operací se skládá z:

- sestavení seznamu zpravodajských stanovišť, jména pracovníků, kteří se na stanovištích budou hlásit,
- určení zpravodajských sítí, které budou v akci během návštěvy CHO,
- požadavky na získávání zpravodajských informací musí být na jednotlivých bezpečnostních stanovištích jasné a srozumitelné, zabezpečit, aby příslušné informace byly odeslány na správné místo, stanovit rozpis informací potřebný k vytěžování spolupracujících občanů,
- příprava předběžné zpravodajské zhodnocení situace, které bude zařazeno do bezpečnostního plánu. [5]

## 2 PŘEPRAVA CHRÁNĚNÝCH OSOB

Nejvíce přesunů CHO je prováděno formou automobilové dopravy. Vzhledem k tomu, že nejvíce útoků bylo provedeno právě při tomto způsobu přepravy, je forma automobilové dopravy nejrizikovějším momentem nejen pro CHO, ale i pro ochránce. [4]

Oblast přepravy CHO, musí být brána, jako komplexní soubor bezpečnostních opatření. Nejedná se pouze o bezpečnost při samotné přepravě, protože neméně důležitá je příprava samotné cesty, údržba a parkování vozidel, průzkum a výběr trasy, výstroj, zajištění ochrany pevných stanovišť, zpracování zpravodajských informací a další činnosti, kterým bude věnována tato část práce.

### 2.1 Druhy přepravy chráněných osob

Přeprava CHO je zajišťována několika způsoby. Nejčastěji je však využívána přeprava automobilovou dopravou.

#### 2.1.1 Osobní a autobusová přeprava chráněné osoby

Přeprava CHO prostřednictvím osobní a autobusové dopravy je zajišťována v rozsahu a v návaznosti na bezpečnostní situaci státu a možné ohrožení CHO. Přeprava je zajišťována příslušníky ochranné skupiny. Při zajištění přepravy CHO se stanoví a určí:

- **Vozidla a kolony vozidel:**
  - druh, množství a typ vozidel (pancéřované – nepancéřované, náhradní),
  - druh kolony vozidel a bezpečnostní sestavení kolony vozidel (více kolon, klamná kolona),
  - pravidelné technické, bezpečnostní a proti-zpravodajské prohlídky vozidel,
  - nepřetržitý dozor a kontrola nad vozidly,
  - zajištění fyzického a technického střežení vozidel.
- **Stanovení a zajištění tras přepravy:**
  - stanovení trasy,
  - stanovení náhradních a únikových tras,
  - zajištění trasy po stránce bezpečnostní (nemocnice, úkryty, úniky),
  - bezpečnostní zajištění nebezpečných míst a krizových úseků trasy (nadjezdy, podjezdy, mosty, vytipované křižovatky a místa, ad.),
  - zajištění bezpečnostní kontroly trasy (vrtulník, dopravní hlídky, kontrastování),

- zajištění dopravní průjezdnosti tras (dopravní polici – řízení provozu),
  - průjezd tras kontrolními vozidly ve stanovených intervalech,
  - připravená zásahová vozidla na trasách,
  - pokrytí nebezpečných míst a úseků tras specialisty (odštělovač, pyrotechnik, pátrač se psem, atd.).
- **Výzbroj a výstroj** příslušníků ochranné skupiny se odvíjí od bezpečnostní situace a CHO. Výzbroj je vždy stanovena s ohledem na možnost adekvátně a účinně reagovat na vzniklé ohrožení a získání času pro příjezd zásahových vozidel.
  - **Technické zajištění a vybavení** vozidel je na standardní úrovni pro zajištění bezpečnostních úkolů v rámci ochrany chráněných osob. Do standardního vybavené vozidel jsou zahrnuty rovněž zdravotní zařízení a materiál první pomoci, pro možnost udržení chráněnou osobu při životě po dobu převozu k lékařskému ošetření. Do kolony vozidel je začleněno vozidlo lékařské služby s personálem. Technická vybavenost by měla být následující:
    - prostředky radiového a telefonního spojení,
    - prostředky kamerového nahrávání,
    - prostředky pro noční vidění,
    - navigační a satelitní zařízení,
    - zdravotní zařízení (defibrilátor, kyslíková maska, atd.),
    - neprůstřelné prostředky (vesty, rozbalovací štít, atd.),
    - základní prostředky pyrotechnické kontroly (detektory, prostředky pro zajištění prohlídek, atd.),
    - taktické a speciální zbraně a střelivo,
    - technické prostředky pro krytí.
  - **Spolupráci s místně příslušnými bezpečnostními složkami**, každá cesta má svůj cíl, jedná se většinou o návštěvu budov či veřejných prostranství. Je tedy nezbytné, aby rovněž tyto byly bezpečně zajištěny. To provádí ve spolupráci s ochrannou službou místě příslušné bezpečnostní složky, např. Krajské ředitelství PČR.
  - **Informační a analytická činnost** při zajištění ochrany CHO je jednou z nejdůležitějších prvků komplexu ochrany. Pro úspěšnost zajištění ochrany tvoří tato složka oproti fyzické a technické zhruba 70 %. Ochranné složky, zajišťující ochranu osob úzce spolupracují s ostatními operativními bezpečnostními organizacemi ať již na celorepublikové či regionální úrovni. Sběr bezpečnostních informací, bezpeč-



nostní situace v daném regionu a ucelená analytická činnost je podkladem pro stanovení tras přesunů a nastavení stupně možného nebezpečí. [5]

### 2.1.2 Letecká přeprava chráněné osoby

Jedním z druhu přepravy CHO je letecká doprava. Leteckou přepravu z hlediska bezpečnostních rizik rozdělujeme na:

- přeprava letadlem, vrtulníkem vládní letkou – Armády ČR,
- přeprava letadlem komerčního přepravce.

Při přepravě CHO letadlem nebo vrtulníkem vládní letky Armády ČR jsou přesně nastavena ochranná kritéria. Letadlo nebo vrtulník vládní letky při přepravě CHO je označen jako SD let a jsou pro tuto přepravu jasně stanoveny koridory, přistávací dráhy a specifická činnost na letištích. Při této bezpečnost činnosti je ze strany bezpečnostních složek zajišťováno:

- komplexní bezpečnostní zajištění prostor letiště a přilehlých ploch,
- pyrotechnická prohlídka prostor a letadla,
- hygienická kontrola podávaných nápojů a jídel,
- kontrola pojezdových, přistávacích a vzletových drah,
- ozbrojený doprovod po letadla po dobu vzletu a přistání,
- ozbrojený doprovod CHO v letadle,
- specialisté při zajištění prostor letiště,
- náhradní autokolona pro případ nouzového přistání na jiném letišti. [5]

### 2.1.3 Vlaková přeprava chráněné osoby

Dalším druhem přepravy CHO je vlaková doprava. Vlakovou dopravu z hlediska bezpečnostních rizik rozdělujeme na:

- běžnou vlakovou dopravu za účasti cestujících,
- speciální vlaková doprava bez účasti ostatních cestujících.

Při přepravě CHO vlakem jsou přesně nastavena ochranná kritéria. Ochranné složky spolupracují s Českými drahami a.s. při přípravě a zajištění průjezdu vlakové soupravy. Jsou zde vyčleněna kupé nebo vagon z bezpečnostních hledisek. V návaznosti na přepravu CHO jsou prováděna další opatření:

- je zabezpečena komplexní bezpečnostní zajištění prostor nádraží a přilehlých ploch při odjezdu, příjezdu a v místech, kde vlak zastavuje,

- jsou určeny nebezpečné úseky a místa na trase a bezpečnostně ošetřeny,
- je zajištěno radiové a telefonické spojení po celou dobu přepravy,
- dále jsou zajišťované pyrotechnické prohlídky nádraží, vlaku a stanovených míst,
- při podávání jídel a pití je zajištěna hygienická kontrola,
- dle bezpečnostní situace zajistit průjezd 10 minut po stanovené dráze náhradního vlaku nebo nádražního vozidla před hlavním vlakem,
- zajištění vizuální kontroly přesunu vlaku a průjezdnosti trasy vrtulníkem,
- zajištění a rozmístění náhradních autokolon v průběhu trasy,
- využití specifických služeb a složek k zajištění bezpečnosti přepravy po celém úseku trati,
- zajištění vrtulníku lékařské záchranné služby pro případ převozu. [5]

#### 2.1.4 Lodní přeprava chráněné osoby

Lodní přeprava je dalším druhem přepravy CHO. Lodní přepravu CHO z hlediska bezpečnostních rizik rozdělujeme na:

- běžnou lodní přepravu za účasti cestujících,
- speciální lodní přepravu bez účasti ostatních cestujících.

Při přepravě CHO lodí jsou přesně nastavena ochranná opatření. Ochranné složky spolupracují s příslušnými úřady na úseku řízení lodní dopravy a poříčním oddílem PČR. V návaznosti na přepravu CHO jsou prováděna další opatření:

- je zajištěno komplexní bezpečnostní zajištění prostor přístaviště a přilehlých ploch při odplutí, příplutí a v místech, kde loď zastavuje,
- jsou vytipovány nebezpečné úseky a místa na trase plavby a bezpečnostně ošetřeny,
- je zajištěno radiové a telefonické spojení po celou dobu přepravy,
- dále zajištění pyrotechnické prohlídky loď, přístaviště a stanovených míst,
- při podávání jídel a pití zajištěna hygienická kontrola,
- je zajištěno plavidlo pro případ evakuace CHO, které se po celou dobu nachází v blízkosti hlavní lodi,
- potřebné je také zajištění loď a potápěče poříčního oddílu PČR pro bezpečné a nerušené zajištění plavby a loď pro zásahovou skupinu pro případ nouze,
- zajištění vizuální kontrola plavky lodí a okolí míst plavby vrtulníkem,
- zajištění a rozmístění náhradních autokolon v průběhu plavby,

- využití specifických služeb a složek k zajištění bezpečnosti přepravy po celém úseku plavby,
- vyčlenění oddělených prostor od veřejnosti pro CHO. [5]

### **2.1.5 Přeprava chráněné osoby speciální vojenskou technikou**

Při přepravě CHO speciální vojenskou technikou Armády ČR jsou přesně nastavena ochranná kritéria. Jsou přesně stanoveny taktické zásady pro vzájemnou spolupráci s Armádou ČR. Přeprava speciální vojenskou technikou se využívá v případě zhoršení bezpečnosti státu a při některých prezentacích a výstavách. Tato činnost je úzce specifikována a využívá se v krajní nouzi a při vysokém ohrožení chráněné osoby. [5]

## **2.2 Automobilová přeprava chráněné osoby**

Jednou z nejvíce využívaných forem přepravy CHO je automobilová přeprava. Je třeba klást velký důraz na bezpečnostní opatření, neboť je tento druh přepravy spojen s velkým výskytem rizik a možnost adekvátní reakce na vzniklé situace jsou do jisté míry limitovány omezeným prostorem pro reakci vozidel a ochranné skupiny. Přeprava CHO z hlediska komplexu ochrany je jedno z nejslabších a zranitelných míst. Nejen CHO rovněž i ochránci jsou při přepravě nejvíce ohroženi.

### **2.2.1 Vozidla a vozový park na přepravu chráněných osob**

Aby mohla být uskutečňována forma přepravy CHO, je logicky nutné mít k dispozici automobily, z toho nejméně dva by měly být pancéřované. Jedním ze základních bezpečnostních opatření je mít vozidla technicky i fyzicky zajištěna ve vozovém parku. Fyzická ostraha parku je vykonávána členy ochranné skupiny a to nepřetržitě. Po technické stránce je vozový park zabezpečen průmyslovým kamerovým systémem, měl by být zajištěn i protizpravodajský systém (odposlech). Vstup do objektu vozového parku podléhá přísné kontrole, tak aby nebyla možnost vstupu neoprávněné osoby a následné instalace zařízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost CHO.

Dalším důležitým bezpečnostním opatřením jsou bezpečnostně technické prohlídky automobilu. Tyto prohlídky, vzhledem k časové náročnosti, nelze provádět před každou jízdou, proto je důležitý nepřetržitý dozor ve vozovém parku. S jistou periodou by, ale prohlídky měly probíhat, zejména v situacích, kdy automobil byl ponechán bez dozoru, nebo nebyl v dispozici ochranné skupiny. Bezpečnostně technické prohlídky se vždy provádí za spolu-

účasti pyrotechnika a odborného pracovníka Útvaru zvláštních činností služby kriminální policie ČR a vyšetřování. [5]

Před samotnou prohlídkou automobilu je nutné provést ohledání okolní oblasti vozidla, poté se přechází postupně k automobilu, pozornost je věnována:

- okolí vozidla: pátrání po zbytcích lepicí pásky, provázků, časových roznětek, po různých stopách a otiscích na zemi,
- vnější povrch vozidla: stopy násilného vniknutí v okolí dveří a oken, u nádrže, kapoty, kufru, poškození zámků, otisky prstů na karosérii,
- spodní část vozu: jakékoliv narušení a nečistoty či otisky n vozidle, kousky špíny na zemi, které mohly být uvolněny ze spodku vozidla, drátky či kousky izolace, ohledání všech stran pneumatik, kontrola matek nábojů kol, výfukového systému, zda není poškozen, nebo nebyl-li do výfuku vložen nějaký předmět, kontrola víka palivové nádrže a hrdlo trubice plnění, s pomocí baterky a zrcátka kontrolovat míst pod nárazníky, prohlubní kol, prostory nad řídicí tyčí, pod motorem a pod palivovou nádrží,
- prohlídka interiéru přes okna: vizuální kontrola obsahu vozidla, neměla by zde být umístěna zařízení či balíčky, pod palubní deskou nesmějí viset žádné kabely, kontrola uzamčení dveří,
- vnitřní část vozu: vozidlo se otevírá dveřmi spolujezdce, kontrola probíhá od podlahy nahoru, zaměření na povrch pod podlážkami, pod předními a zadními sedačkami, zda se tam nenachází nějaké zařízení či spínače, kontrola dveřních panelů, prostor pod přístrojovou deskou, popelníky, zapalovač, reproduktory a osvětlení interiéru, pedály na podlaze, nesmí se zde nacházet žádné známky poškození, vyčnívající kabely,
- otevření kapoty motoru: na táhlu spojky, brzdy nebo plynu mohou být umístěny výbušná zařízení, balíčky jakéhokoliv druhu, narušení filtru vzduchu, dále je podezřelá přemístěná, nová nebo neobvykle čistá nová kabeláž,
- zavazadlový prostor: vyndání veškerého obsahu ke kontrole, prohlídka je zaměřena na neobvyklé kabely, vedoucí ke směrovým světlům či brzdám, kontrola rezervy, nářadí, oblasti za zadním sedadlem, palivové nádrže, pokud je viditelná (tabulka 1).

[5]

Pokud je během prohlídky nalezen jakýkoliv podezřelý předmět, zařízení nebo kabeláž, je nutné okamžitě ukončit veškerou činnost a povolat specialisty.

Tabulka 1: Rozsah prací prováděných při bezpečnostně-technické prohlídce

<b>Rozsah prací při provádění bezpečnostně technické prohlídky je dán Pokynem ředitele ÚOÚČ OS PČR č. 22/2014</b>	
<b>Bezpečnostně-technická prohlídka:</b>	<b>Rozsah prací v rámci bezpečnostně-technické prohlídky:</b>
Systematická prohlídka vozidla	jde o prohlídku exteriéru, interiéru a motorového prostoru a spodní části vozu
Diagnostickou prohlídku vozidla	přečtení paměti chyb diagnostickým zařízením
Motor	chod motoru, upevnění a těsnost náplně oleje, napnutí a stav klínových řemenů
Chladicí souprava	kontrola těsnosti, činnosti termostatu, topení a klimatizace
Palivová soustava	těsnost, stav vedení, nádrže, plnicího hrdla a odvzdušnění, převodovka, rozvodovka, spojka a kloubové hřídele – kontrola činnosti, upevnění a těsnosti
Nápravy, rám a příslušenství podvozku	upevnění a zavěšení ramen a náprav, vůle ložisek, silentbloků a kulových čepů, stav pružin a tlumičů
Brzdová soustava	kontrola těsnosti brzdového potrubí a hadic, množství brzdové kapaliny, kontrola veškerých částí brzdového systému včetně protiblokovacího systému (abs)
Řízení	vizuální kontrola stavu řízení, upevnění a vůle, kontrola plynulosti přenosu síly, vůle v kloubech, uložení a poškození, stav činnosti posilovače řízení a těsnost olejové náplně
Kola a pneumatiky	vizuální kontrola poškození, směru otáčení, kontrola hloubky dezénu pneumatik, tlaku vzduchu a upevnění kol, vyváženosti, u pancéřovaných vozidel je nutná kontrola životnosti pneumatik dle pokynů výrobce
Karoserie	závěsy a zámky dveří a kapot, stahování oken, zpětných zrcátek a slunečních slon, upevnění a funkce zádržných systémů, sedaček, nárazníků a registračních značek, kontrola hydraulických zařízení, výfukového potrubí a čelního skla
Elektronická zařízení	akumulátor, alternátor, osvětlení, zvukové a výstražné zařízení, stěrače a ostřikovače, vizuální kontrola volně přístupného elektrického vedení
Povinná a zvláštní výbava	kontrola povinné výbavy vozidla dle vyhlášky č. 241/2002 sb. § 32, použitelnost zvedáku a klíče na matice, stav a účinnost bezpečnostních a zdravotnických prostředků, vizuální kontrola platnosti technické prohlídky a emisí výfukových plynů dle vylepených známek na registrační značce

[Zdroj: upravené 16]

### 2.2.2 Stanovení a zajištění tras

Zajištění přepravy a stanovení tras je jednou z nosných prvků komplexu ochrany. Útok na kolonu převážející CHO může mít mnoho variant a rozmanitostí využití různých prostředků, objektů a předmětů posouvá pachatele do jisté výhody. Ochranná skupina je od samého začátku v časové nevýhodě z hlediska momentu překvapení. Proto při stanovení hlavních a náhradních průjezdových tras se vždy počítá s možností ohrožení nebo útoku na CHO a do detailu jsou začleněny veškeré ochranné prvky. Nedílnou součástí při stanovování tras jsou i operativní informace a analytická práce z hlediska regionu, kde se kolona vozidel bude přesouvat. Kolona vozidel při svém přesunu by měla být neustále v pohybu a nemělo by docházet k zpomalování či zastavení. Optimální rychlost kolony vozidel z hlediska bezpečnosti by neměla klesnout pod 60 km/h. Z těchto důvodů se nepoužívají stejné průjezdové trasy a časy odjezdů a příjezdů na konkrétní místa.

Při zajištění trasy je důležité vyvarovat se nebezpečným místům, tunelům, úzkým úsekům silnice, pokud to možnosti trasy dovolují, vyhnout se velkým křižovatkám, popřípadě za přítomnosti příslušníků PCŘ zajistit jejich průjezd, nebezpečnými úseky jsou rovněž železniční přejezdy, pokud trasa nedovoluje se jim vyhnout, je nutné zjistit, za spoluúčasti Českých drah, přesné časy průjezdů všech vlaků. Důležitým aspektem, je průzkum stanovené trasy, ten se však nedá provést dlouhodobě dopředu, neboť se podmínky provozu mohou změnit, např. uzavírky a to nejen v místě průjezdu, ale i v okolí, což může ovlivnit dopravu v místě průjezdu. Plánované uzavírky a objízdné trasy se předem zjišťují územně správních orgánů. Správně vytipovat všechna nebezpečná místa a vyhnout se jim, je první krok k eliminaci hrozeb. Pokud situace neumožňuje vyhnout se nebezpečným místům, lze zde umístit hlídku, která bude ve spojení s projíždějící kolonou. Rovněž je důležité průzkum trasy provádět ve stejnou dobu, kdy se plánuje průjezd kolony vozidel a to zejména kvůli stupni dopravy. Průzkum trasy slouží k dokonalému poznání trasy pro samotné řidiče. [5]

V rámci zajištění trasy se plánují i náhradní a únikové cesty, pokud by se stala neočekávaná situace, např. dopravní nehoda. Stejně tak, jako musí být prozkoumána trasa hlavní, rovněž se projíždí i trasy náhradní a únikové. Základním pravidlem v případě neočekávané události je: Nezastavovat, otočit vozidlo a odjet. Součástí kolony vozidel je i vozidlo náhradní, jestliže se stane např. dopravní nehoda, která nezpůsobila zranění CHO, nebo defekt na vozidle převážející CHO, v takovém případě se posádka vozidla CHO neodkladně a co nejrychleji přemístí do náhradního vozidla, bez ohledu na nastalou situaci, odjíždí

od místa události únikovou trasou. Jako úniková trasa, může být brána i polní, lesní cesta, kterou řidič důvěrně zná.

Při komplexním zajištění trasy, musí ochranná skupina zmapovat i polohy nemocnic a jiných zdravotnických zařízení, pro případ jejich využití, při záchraně života a zdraví CHO.

Bezpečnostní zajištění trasy zahrnuje vytipování budov, kde se CHO, v případě neočekávané události, může ukrýt. Jedná se především o státní budovy, které jsou střeženy a je tak sníženo riziko napadení CHO v tomto objektu.

Z bezpečnostního hlediska se v rámci stanovení trasy zajišťuje i střežení objektu a jeho přilehlého okolí, kam CHO míří. Níže budou popsána bezpečnostní opatření a pravidla při nástupu, výstupu a přesunu CHO.

### 2.2.3 Formace a pohyb kolony vozidel

Velikost a složení kolony vozidel je závislé na stupni ohrožení CHO, na přání CHO v závislosti na okázalosti či rychlosti přesunu.

Rozlišujeme **čtyři druhy kolon**:

- **Jedno vozidlo** se používá pro málo okázalou, nebo málo ohroženou cestu. Zahrnuje pouze vůz CHO, řidiče a jednoho ochránce.
- **Dvou-vozdlová kolona** se používá pro málo nebo středně ohroženou cestu. Zahrnuje:
  - vůz CHO obsazenou řidičem a vedoucím ochránce,
  - následné vozidlo obsazené třemi nebo čtyřmi ochránci.
- **Tří-vozdlová kolona** se používá pro vysoce okázalou, nebo velmi ohroženou jízdu. Zahrnuje:
  - vůz CHO, vedoucí a následné vozidlo,
  - řidiči mají výcvik v ochranném řízení,
  - ve vedoucím vozidle je nejméně jeden ochránce,
  - v následném vozidle jsou tři až čtyři ochránci.

- **Úplná formální kolona** se používá pro vysoce okázalé a vysoce ohrožené jízdy. Zahrnuje:
  - průzkumné vozidlo je obsazeno ochráncem a pyrotechnikem, vyrazí dvě až pět minut před autokolonou a kontroluje bezpečnost trasy a hustotu dopravy,
  - policejní vedoucí vozidlo se používá pro řízení dopravy a vedení trasy pro formaci kolony vozidel, člen ochranné skupiny je v tomto vozidle, aby pomáhal při kontrolování kolony vozidel a fungoval jako komunikační článek s ochranným oddílem,
  - vedoucí vozidlo je neoznačené vozidlo s ochránci ve všech pozicích poskytuje čelní ochranu vozidlu CHO, funguje jako průrazné vozidlo a proto by mělo být těžší než ostatní vozidla (může být použito jako náhradní vozidlo pro CHO),
  - vůz CHO by měl být pancéřovaný (řidič je členem ochrany a je zde vedoucí ochránce, CHO sedí vpravo vzadu),
  - následné vozidlo – řidič je člen ochranné skupiny, vpředu vpravo sedí velitel směny a vzadu ostatní ochránci, může být obsazeno i zpětným ochráncem, který sedí ve třetí řadě proti směru jízdy, zde je zapotřebí vůz typu combi,
  - vozidlo pro spolupracovníky se používá pro dopravu protokolu, tajemníků a jiných významných osobností,
  - policejní uzavírací vozidlo se používá pro kontrolu dopravy a pro uzavření konfigurace kolony vozidel (pokud je dostatek ochránců, sedí jeden i v tomto voze),
  - motocykly a ambulance – motocykly jsou používány k řízení křižovatek v předstihu před kolonou a následně se k ní připojují, nebo při okázalé koloně jedou před a podél vozidla CHO v sestavě šípu. Ambulance mohou být použity jako alternativní způsob zdravotnické evakuace pro chráněnou osobu a jako primární způsob pro evakuaci ostatních členů oddílu. Používají se, pokud je CHO ve vážném zdravotním stavu. [5]



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

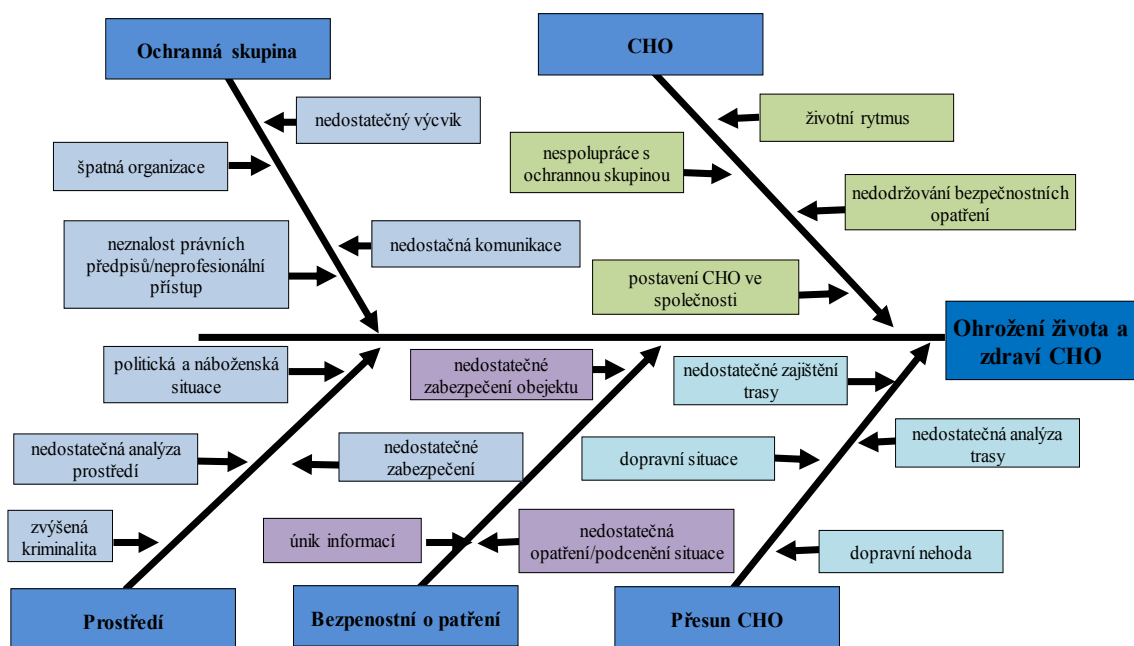
### 3 RIZIKA PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB

Při plánování a zajištění bezpečné přepravy CHO je nedílnou součástí zahrnutí negativních rizik a faktorů do systému bezpečnostních opatření. Tato rizika a faktory mají nemalý význam při přepravě CHO. Celkový systém je vždy pravidelně nastavován na nečekané, nahodilé a záměrně připravené krizové situace až po přímý útok na kolonu a chráněný subjekt. Mezi základní rizika a faktory s negativním dopadem na ochranu CHO v obecném měřítku patří:

- **Přírodní a neovlivnitelné faktory a rizika:**
  - živelné pohromy (záplavy, zemětřesení, povětrnostní pohromy, požáry), v podstatě vše co může být zaviněno přírodními silami,
  - poškozená vozovka, propady vozovky, poškozené nebo zřícené mosty, závaly,
  - pobíhající zvěř nebo zvířata na vozovce.
- **Faktory a rizika způsobená lidským faktorem:**
  - dopravní situace (dopravní situace, nehody, zdravotní potíže řidiče, nezkušenost nebo bezohlednost řidičů, odstavená vozidla),
  - dopravní omezení, práce na silnici, špatné značení,
  - neočekávané jednání dětí a seniorů,
  - jednání osob se sníženou rozpoznávací schopností,
  - lidská chyba řidiče kolony vozidel.
- **Faktory a rizika zaviněná účelovým jednáním osob:**
  - demonstrace a protesty občanů,
  - zabránění jízdě, vjezdu nebo odjezdu kolony vozidel občany nebo osobou s politickým nebo extremistickým zvýrazněním před médii,
  - přirozené nebo uměle vytvořené zátarasy a účelová omezení.
- **Faktory a rizika v krizových situacích:**
  - pokus o násilné zatavení nebo zamezení pohybu kolony vozidel,
  - účelový útok motorovými vozidly na kolonu,
  - vytvoření záchytných pastí s následným útokem,
  - různé druhy útoku na kolonu pomocí střelných zbraní,
  - útok náloží na kolonu,
  - teroristický útok provedený profesionálním útočníkem nebo útočnou skupinou.

### 3.1 Analýza možných ohrožení chráněné osoby

Diagramem příčin a následků neboli Ishikawa diagramem, jsou zde identifikována možná rizika ohrožení CHO. V diagramu jsou znázorněny příčiny vedoucí k ohrožení života a zdraví CHO (obrázek 1).



Obrázek 1: Diagram příčin a následků ohrožení CHO [Zdroj: vlastní]

Možností příčin, které by mohly vést k ohrožení života a zdraví CHO je mnoho a závisí na mnoha faktorech. Z diagramu je patrné, že plnění úkolů ochranné skupiny nezávisí pouze na samotných ochráncích, ale i na spolupráci chráněné osoby.

### 3.2 Eliminace rizik při ochraně chráněné osoby

Opatření pro eliminaci rizik při ochraně CHO jsou uvedena v průřezu celé bakalářské práce. Po posouzení všech rizik a hrozeb, kterým je CHO vystavena, se rozhodne o nezbytném stupni ochrany. Jedním ze základních prvků bezpečnostních opatření je poučení CHO o bezpečnějším způsobu života, kladení důrazu na komunikaci, spolupráci a dodržování pravidel stanovených ochrannou skupinou. Je velice důležité, aby CHO poskytla naprostou součinnost ochranné skupině, pokud CHO nebude dodržovat pokyny ochranné skupiny, zvyšuje tím riziko ohrožení své osoby.

Nedílnou součástí bezpečnostních opatření je zajištění místa pobytu CHO, zde je důležitým aspektem zamezit možnému vniknutí neoprávněné osoby, to lze zajistit hned několika prvky např. mříže na oknech a ve dveřích, okenní tabule s ochrannou fólií, bezpečnostní zámky, závory a řetězy, systémy alarmu a kamerové systémy napojené na pult centralizované ochrany. Dále osvětlení nejbližšího okolí budovy a přístupové cesty.

Zabezpečení veškerých míst, kde bude CHO osoba trávit svůj čas a ať už se jedná o budovy nebo veřejná prostranství a zabezpečení tras, kudy CHO cestuje, zde plní hlavní funkci předsunutý tým, jehož úkoly byly popsány výše.

### 3.3 Ochranné zabezpečovací formace

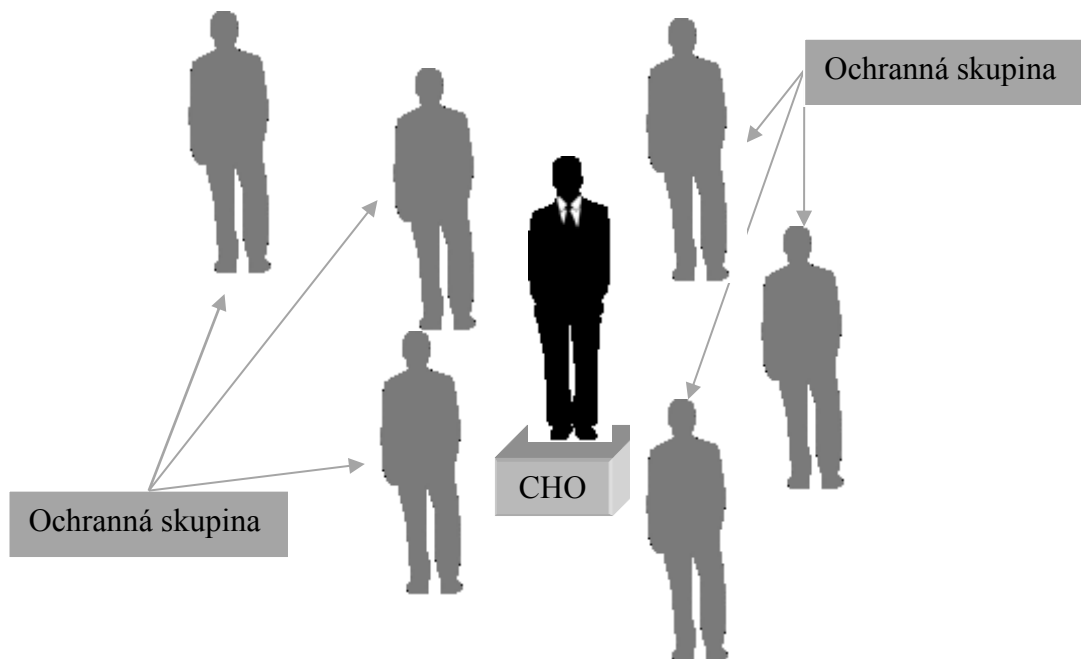
Ochránce by měl pro kvalitní a zodpovědné odvedení své práce dodržovat základní zásady:

- být neustále ve střehu,
- nenechat CHO během služby ani na okamžik nechráněného,
- být připraven vrhnout se nebo vstoupit mezi CHO a potencionální hrozbu,
- nerozptylovat se a neustále myslet na svůj úkol, kterým je ochrana CHO,
- neustála informovanost o potencionálních hrozbách na CHO
- být ostražitý před vším, co se jeví jako podezřelé, je vždy výhodnější problému se vyhnout, než ho potom řešit,
- zajistit, aby se nikdo nepovolaný nemohl dostat k informacím o CHO,
- věnovat dostatečnou pozornost detailům,
- ochránce by se měl naučit sledovat ruce všech osob, které se pohybují v blízkosti CHO nebo jeho okolí, ruce jsou nejlepším indikátorem nepřátelského záměru,
- dostat CHO osobu pryč z místa, hned jakmile se objeví první náznaky problémů,
- ochranný tým by měl znát zdravotní stav CHO, vědět, jakým způsobem lze navázat kontakt lékařem a mít přehled o tom, kde se nachází nejbližší nemocnice,
- vždy vcházet do dveří budovy, výtahu, toalet apod. před CHO,
- zvláštní ostražitost v přítomnosti neznámých osob, zvláště ve výtahu, chodbách, na schodištích, apod. (přítomnost cizích osob a uzavřené prostory vyžadují od ochránců vyšší bdělost),
- veškeré rezervace zařizovat na jiné než jméno CHO,
- spolupracovat s místní policií, hotelovou, letištní, železniční bezpečnostní agenturou pro zajištění hladké cesty,

- mít na paměti, že k většině útoků na CHO dochází v době, kdy je CHO ve vozidle a počítat s tím při přípravách,
- snažit se zajistit, aby vůz s CHO nepoutal pozornost – pokud se nejedná o okázalé kolony vozidel, je pravidlem, že když nechceme, aby se o přepravě CHO vědělo, formace kolony vozidel (dvou až tří vozové), se pohybuje tak, aby splynula s běžným provozem, ale v rámci bezpečnosti CHO,
- sestavit plán pro krajní případy - únikové trasy, trasy do nemocnice, apod.),
- přestože ochránci musí být připraveni položit při ochraně CHO život, je lepší, když zemře útočník, je tedy důležité dodržovat zásady a to např. nosit neprůstřelné vesty, pravidelný výcvik s osobní zbraní, předpovídat nebezpečí a být stále připraven na možnost smrtelného ohrožení. [7]

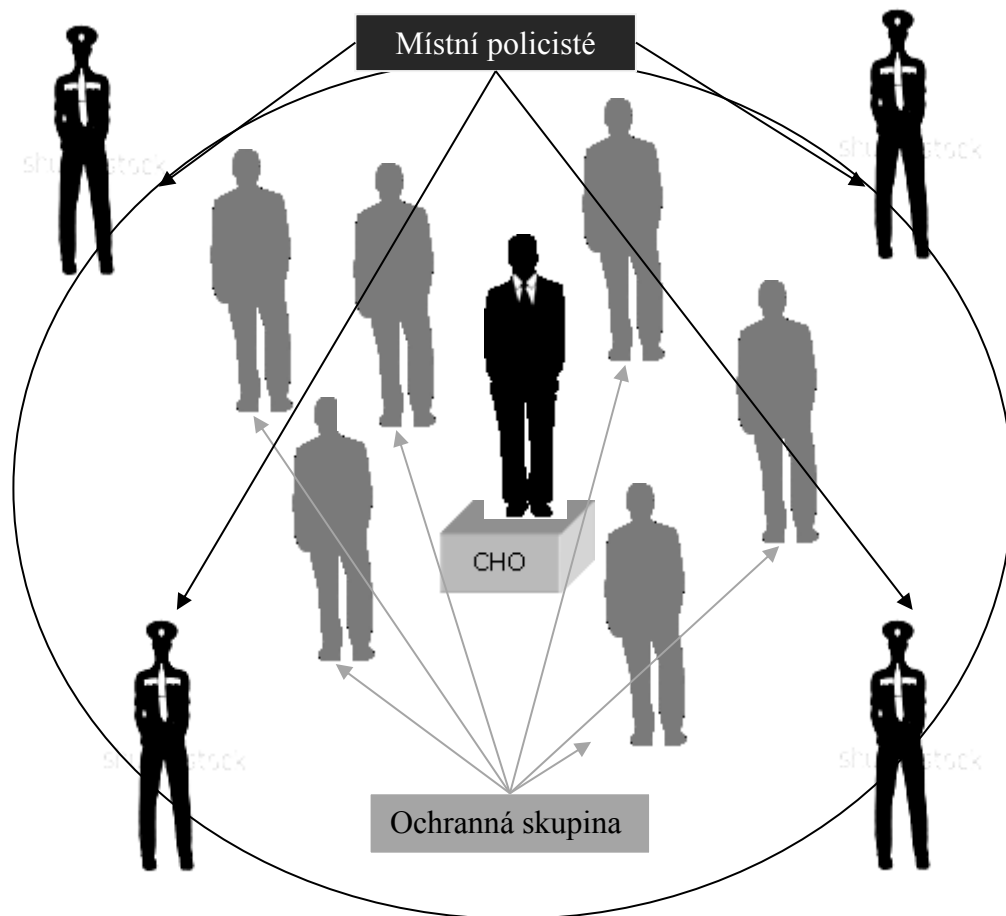
Za účelem ochrany CHO při pěším přesunu je nutné ustanovit zabezpečovací oblasti, ohraničené zabezpečeným obvodem. Na každém místě pohybu CHO jsou kolem ní vytvořeny tři zabezpečené oblasti a to:

- **vnitřní okruh** – je přímo kolem CHO, obsazen pouze členy ochranné skupiny, je osazen vždy jako první a přístup sem mají pouze jednotlivci, kteří mají osobní potřebu přístupu k CHO např. protokolární úředníci, rodinní příslušníci. Jedná se o ochranný kosočtverec (obrázek 2). [5]



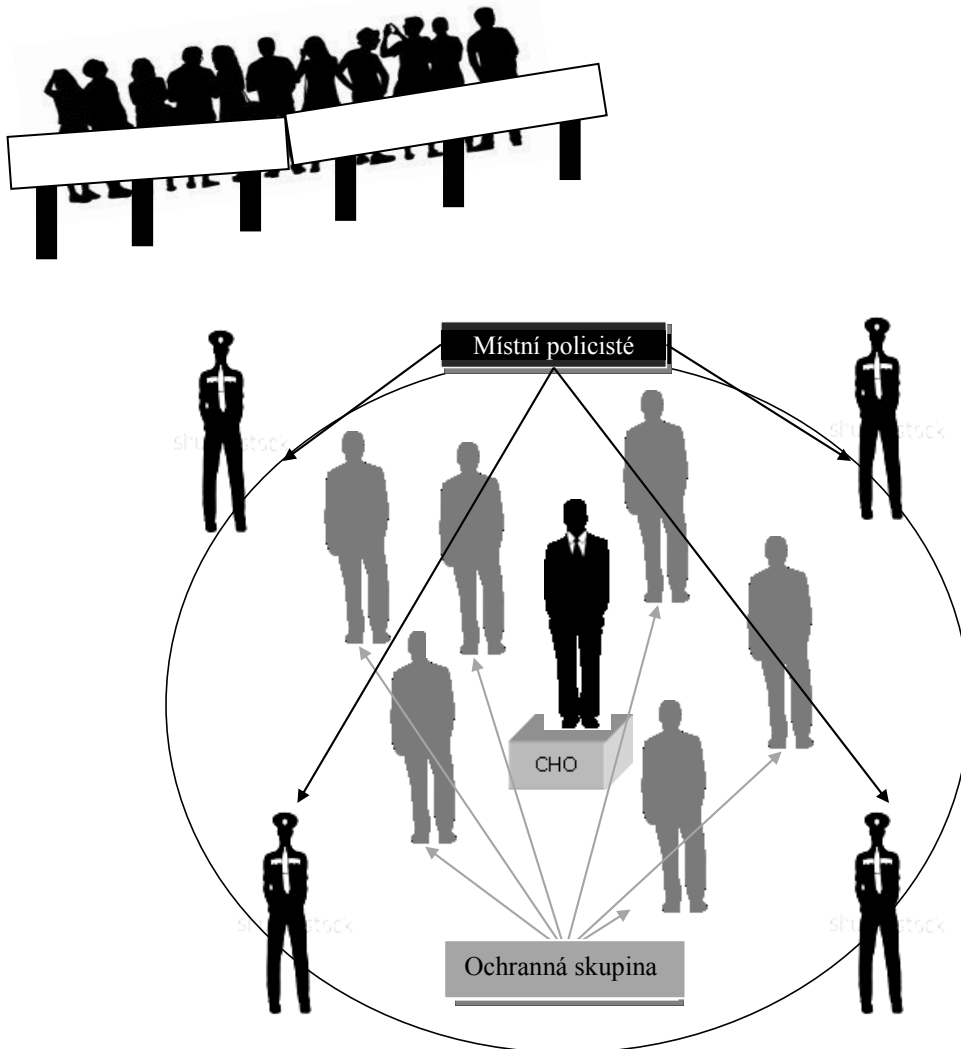
Obrázek 2: Vnitřní okruh formace ochránců [Zdroj: upravené 5]

- Poskytuje CHO ochranu z blízka před útočníky, kteří se snaží proniknout vnějším okruhem nebo podniknou náhodné útoky. Ochránce má vždy vědět kde se CHO nachází a to i bez vizuální kontroly, neustále musí pozorovat svoji danou oblast krytí, musí být vždy ostražitý a dávat pozor na neočekávané nebezpečí (schody, jámy, kluzký povrch).
- Formace diamantu se využívá za chůze, formaci vede předsunutý ochránce na místě, formace musí přizpůsobit svou velikost měnícím se podmínkám ohrožení a restrikcím okolí: [5]
- **střední okruh** – je utvořen kolem vnitřního okruhu, je obsazen zbylými členy ochranné skupiny popřípadě místními policisty v civilu, přístup je povolen pouze lidem, kteří potřebují být ve stejné vzdálenosti, jako je CHO např. zpravodajci, pyrotechnici, podřízení CHO. Střední okruh je rozestavován až po zajištění obsazení vnitřního okruhu. Ochranný kosočtverec a policie je znázorněn na obrázku 3. [5]



Obrázek 3: Střední okruh formace ochránců [Zdroj: upravené 5]

- **vnější okruh** – je první linií obrany při napadení, je nejvíce vzdálen od CHO, bývá obsazen místními policisty, přístup sem mají např. řidiči, pracovníci velvyslanectví. Obsazen je ochranným kosočtvercem, policií a zátarasy. [5] (Obrázek 4)



Obrázek 4: Vnější okruh formace ochránců [Zdroj: upravené 5]

#### **Ochránce musí ihned:**

- analyzovat možné nebezpečí plynoucí z každé situace,
- přijmout taková rozhodnutí, která jsou adekvátní hrozícímu nebezpečí,
- provést účinná opatření na základě předchozích rozhodnutí, která eliminují úmyslné nebo náhodné ohrožení CHO,

- jasně a přesně informovat všechny členy ochranné skupiny o vývoji situace.

Každý z těchto okruhů dovolí průchod podstatně menšímu počtu lidí a tím pádem umožní efektivní filtraci od potencionálního nebezpečí fyzického útoku na CHO. Formace jednotlivých okruhů závisí na stupni ohrožení CHO a také na zdrojích, které má ochranná skupina k dispozici.

Účelem zabezpečovacích formací je ochrana CHO před fyzickou újmou, obtěžováním, ochrana důstojnosti. Formace se vždy pohybuje s CHO, dle situace se ochránci snaží zůstat na dosah ruky od CHO. Pokrytí oblasti musí být vždy 360<sup>0</sup>, každý ochránce musí znát své místo ve formaci a požadovanou oblast zodpovědnosti. Důležitým aspektem je týmová spolupráce celé formace.

Evakuace CHO v případě hlášeného útoku se provádí s celou ochrannou skupinou. CHO se přesune vždy v opačném směru, než odkud byl útok hlášen, CHO je vždy přesouvána rychle a klidně do nejbližšího bezpečného, předem určeného místa, na zřetel musí být brána i možnost následného útoku. Ochránci v případě evakuace musí zachovat chladnou hlavu a být i v nastalém zmatku pozorní, po přesunu CHO na bezpečné stanoviště se sestavují ochranné obvody kolem stanoviště a je třeba CHO osobu dále evakuovat do bezpečí nejlépe vozidlem. Členové ochranné skupiny se nesnaží dopadnout útočnicka ani nepomáhají jeho případnému zatýkání, jejich jediným úkolem je chránit a starat se pouze o CHO dokud není přesunuta do bezpečí.

Při zhodnocení formace se berou v úvahu čtyři faktory:

- pokrytí – schopnost formace pokrýt a pozorovat prostor okolo CHO,
- průchodnost – přizpůsobení formace různým situacím, ochrana CHO při nástupu a výstupu z vozidla, průchod dveřmi, pohyb po schodech, vstup do budovy,
- davy – provést CHO přátelským i nepřátelským davem,
- krytí a evakuace – neutralizace útoku, krytí a evakuace CHO .[5]



## **4 RIZIKA V OBLASTI PŘEPRAVY CHRÁNĚNÝCH OSOB PROSTŘEDKY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY**

Rizik při přepravě CHO je veliké množství. V těchto chvílích je celá ochranná skupina a hlavně CHO nejzranitelnější. Je velice důležité, aby v těchto chvílích byli všichni členové ochranné skupiny neustále ostražití a nespádli do rutiny, to významně snižuje každé riziko.

Nejdostupnější možné ochrany lze dosáhnout, pokud se budou dodržovat jednotlivé kroky v rámci bezpečnostních opatření od ohledání vozidla, přes zajištění stanovených tras až po výstup a nástup CHO do vozidla. Jednotlivé problematice budou věnovány následující řádky.

### **4.1 Bezpečnostně technická prohlídka vozu**

Nejrůznější výbušniny umístěné do vozidel jsou účinnou a oblíbenou metodou útoku na CHO, ale i neoprávněný zásah na vozidle může ohrozit životy a zdraví ochránců a samotné CHO. Je velice důležité, aby pracovníci zajišťující ochranu osob, byli obeznámeni s procedurami prohlídky vozidla a mohli tak plánovat a provádět netechnické prohlídky vozidel.

Útok vedený nastražením výbušniny do vozu je velice účinný způsob. Při takovém atentátu jsou kromě CHO usmrceni či zraněni i ochránci, ale také další nezúčastněné osoby. Výbušniny mohou mít různou formu a jejich iniciace může být různé podoby. Mohou být spouštěny elektrickým impulzem, při startu motoru, anebo mohou být odpáleny na dálku. Dále mohou být napojeny na některé komponenty vozu a spouští mechanickým zařízením např. při roztočení kol vozidla, mohou reagovat na zatížení vozidla, mohou být umístěny nálože reagující na teplotu výfuku a mnoho dalších.

Prohlídka vozidel zahrnuje obvyklou prohlídku vozu, ve kterém pojedou CHO, záložního vozu a vozidel, které jedou v koloně ve druhém sledu. Prohlídky se provádí v místech, kde upoutají nejmenší pozornost, většinou ve vozovém parku. Pokud je se vozem cestuje, tak během doby mezi výstupem a nástupem CHO, je vozidlo nepřetržitě pod dohledem členů ochranné skupiny, tak aby se k němu nemohla přiblížit neoprávněná osoba. Pokud má ochranná skupina k dispozici více stejných vozidel, je v zájmu bezpečnosti je co nejvíce střídat.

#### 4.1.1 Aplikace vybraných metod analýzy rizik na technický stav vozidla

Definované body mohou vyvolat defekt, které mohou být způsobeny špatným technickým stavem vozidla, ale i neoprávněným zásahem. Tyto závady či poškození je možné zjistit v rámci běžných pravidelných prohlídek stavu vozidla.

Analýza What If uvažuje o možných situacích, které mohou nastat během přepravy CHO a jsou soustředěny na špatný technický stav vozidla nebo neoprávněný zásah na něm (tabulka 2).

Tabulka 2: Analýza závad vozidla

Co se stane když?	Hrozí situace
Poškozený brzdový systém.	Vozidlo nebrzdí: <ul style="list-style-type: none"> <li>dopravní nehoda,</li> <li>ohrožení života a zdraví CHO, ochránců i nezúčastněných osob.</li> </ul>
Poškození kol a pneumatik: <ul style="list-style-type: none"> <li>nedotažené/povolené šrouby kol,</li> <li>nevhodný dezén pneumatik,</li> <li>špatný tlak v pneumatikách.</li> </ul>	Odstavení vozu/dopravní nehoda: <ul style="list-style-type: none"> <li>upadnutí kola (dopravní nehoda),</li> <li>nepřílnavost k povrchu (těžko ovladatelné vozidlo; dopravní nehoda),</li> <li>nepřílnavost/prasknutí pneumatiky (dopravní nehoda; těžko ovladatelné vozidlo; zastavení vozidla).</li> </ul>
Netěsní/je poškozená chladicí soustava.	Přehřátí motoru, zastavení vozidla.
Poškození částí motoru, řízení, převodovky, spojky atp.	Vozidlo je těžko ovladatelné/zcela nepojízdné/technický stav umožňuje jízdu pouze omezenou rychlostí.
Závada/nefunkčnost prvků pasivní bezpečnosti: <ul style="list-style-type: none"> <li>bezpečnostní pásy (BP),</li> <li>airbagy,</li> <li>opěrka hlavy.</li> </ul>	Ohrožení zdraví a života CHO a obránců: <ul style="list-style-type: none"> <li>při prudkém brzdění hrozí střetnutí osoby s pevnými částmi vozu,</li> <li>při nárazu hrozí střet s pevnými částmi vozu, současně s nefunkčními BP může dojít i ke smrti CHO či ochránce,</li> <li>nesprávným nastavením hrozí při nárazu poškození krční páteře.</li> </ul>
Netěsnost palivové soustavy.	Při delších trasách hrozí úplný únik paliva, což vede k odstavení vozidla.

[Zdroj: vlastní]

Jednotlivá preventivní opatření budou dále přiřazena v analýze HAZOP. Komplexně lze do prevence zahrnout pravidelné a důkladně bezpečnostně technické vozu, které bude provádět profesionálové. Tento tým by měl být stálý, prověřený a dále sledovaný příslušnými orgány. Dále můžeme do preventivních opatření zahrnout i fyzickou a technickou ostrahu vozu, kde opět platí pro osoby ostrahy profesionalita, školení a prověření osoby. Výběr techniky včetně dodavatele by měl být proveden opět týmem profesionálů, kteří určí zabezpečení celého výběrového řízení. Dalším preventivním opatřením je výběr ochránců a řidičů. Řidiči by měli splňovat řadu kritérií včetně již výše zmíněných vlastností, jedná se o psychickou odolnost, řidiči by měli dokonale ovládat vozidlo, tak aby dokázal předejít nebo zmírnit možnou dopravní nehodu. Řidiči pravidelně absolvují řadu kurzů řízení v různých situacích. Každý řidič by měl nejlépe jezdit pouze s jedním vozem, proto aby se s ním dokonale sžil a věděl, jak vůz reaguje, respektive rozpoznal nestandardní jízdní a jiné vlastnosti vozu a dokázal včas posoudit stav a možné následky.

#### **4.1.2 Aplikace analýzy stromů chyb na zabezpečení ochrany osob s použitím vozidel**

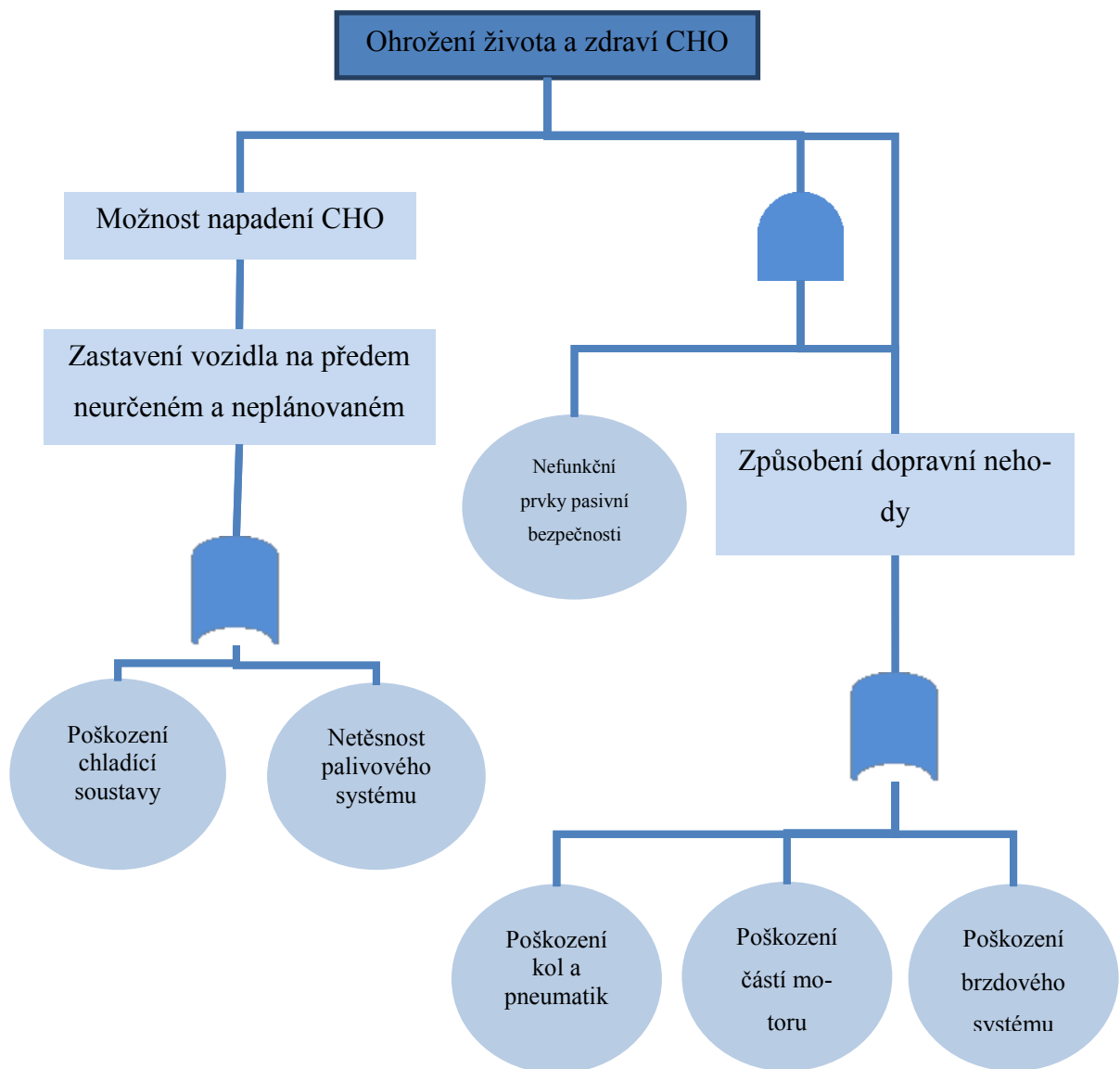
Další metodou pro posouzení technického stavu vozidla, které bude využité na přepravu CHO byla zvolena metoda analýzy stromu chyb (FTA). V případě, že nastane jakýkoliv z definovaných jevů, stává se CHO zranitelná. V případě zastavení kolony vozidel, hrozí fyzické napadení CHO, může ovšem dojít i ke způsobení dopravní nehody. Nejkritičtější defektem může být jakékoliv selhání brzdového systému či poškození kol a pneumatik.

Situace řešené v analýze, které mohou nastat v případě poškození kol a pneumatik:

- nedotažené/povolené šrouby – hrozí upadnutí kola i v případě, že cesta bude bez výraznějších nerovností,
- nevhodný dezén pneumatik – v případě chladnějšího/teplejšího počasí a v závislosti na teplotě vozovky, mění pneumatiky svou přilnavost, pravděpodobnost smyku je vysoká; při deštivém počasí může dojít k aquaplaningu; na sněhu či námraze hrozí smyk nebo tzv. „hodiny“,
- špatný tlak v pneumatikách – pokud je v pneumatice podtlak mění se přilnavost a vozidlo se stává hůře ovladatelné, rychleji se opotřebovává a může dojít k proražení až úplnému zničení; přetlakovaná pneumatika má také jinou přilnavost, při nerovnostech na vozovce může prasknout, špatný tlak v pneumatikách zhoršuje jízdní vlastnosti a zvyšuje brzdovou dráhu,
- trhliny na pneumatikách – pneumatika může prasknout,

- stáří pneumatiky – materiál již není tak odolný, může dojít k netěsnostem, nebo materiál nemusí vydržet tlak a pneumatika praskne nebo se na ní vytvoří boule (obrázek 5).

Všechny tyto situace mohou vést k nehodě, která ohrozí život a zdraví CHO, ochránců a může ohrozit i nezúčastněné osoby ve všech situacích samozřejmě záleží na chování řidiče, jeho schopnost správné reakce může snížit až eliminovat hrozící nebezpečí.



Obrázek 5: Analýza rizik technického stavu vozidla [Zdroj: vlastní]

Z analýzy vyplývá, že jednotlivé poruchy na sobě nezávisle mohou způsobit zastavení formace kolony vozidel, při čemž může dojít k fyzickému napadení CHO, v těchto případech je důležité CHO osobu evakuovat, způsoby evakuace budou níže popsány. Dále mo-

hou poruchy způsobit dopravní nehodu. Pokud nebudou funkční prvky pasivní bezpečnosti, je míra hrozby ohrožení života a zdraví CHO značně zvýšena.

Opět je důležité důkladně provádět technické prohlídky vozu, jezdit na pravidelné servisní prohlídky, resp. provádět servisní prohlídky pověřenými osobami, jež mají tuto činnost na starost, aby ochránci měli jistotu, že vozidlo je způsobilé provozu a nehrozí technické selhání různých komponentů.

Pokud nebude ochranný tým znát dokonale vozy, které využívá, ani nejpodrobnější prohlídka nemusí odhalit jakékoliv hrozící nebezpečí. Je tedy nezbytně nutné, aby se ochranný tým a hlavně řidič vozidla, detailně seznámil s vozem a prozkoumal ho, zejména zevnitř i z venku, motorovou část a podvozek vozidla, ještě než ho začne používat. Pro následné prohlídky vozu je vhodné si pořídit fotodokumentaci jednotlivých částí vozidla.

#### **4.1.2.1 Aplikace analýzy ohrožení a provozuschopnosti vozidla na přepravu chráněných osob**

Aplikace použité analýzy ohrožení a provozuschopnosti (HAZOP) uvažuje o rizicích a problémech vzniklých na voze, které mohou nastat při přepravě CHO. Tato analýza identifikuje a odhaluje příčiny nežádoucích jevů, odhaduje následky a navrhuje opatření k předcházení těchto událost (tabulka 3).

Je třeba poukázat na skutečnost, že všechna rizika vedou tomu, že vozidlo bude odstaveno, nebo hrozí dopravní nehoda. Všechna rizika se vztahují k potencionálnímu ohrožení CHO, při každé možné nastalé situaci, která vede k zastavení celé kolony vozidel, hrozí fyzické napadení CHO. Poškození vozu neoprávněnou osobou může být provedeno se záměrem ublížit na zdraví či usmrtit CHO. Nebezpečí nehrozí jen CHO, ale i ochráncům a doprovodu.

Při této metodě nebyl standardně využit dotazník, neboť veškerá rizika stejně tak, jako jejich snížení jsou již metodicky dané. Zde se pokusím vše shrnout, tak aby byli zřejmé nejen jednotlivá rizika, ale i jejich následky, dále pak jejich řešení a činnosti, jak rizikům předcházet.

Tabulka 3: Analýza HAZOP pro technický stav vozidla

Formulář zprávy o identifikaci rizik					
Klíčové slovo stupně závady	Odchylka	Možná příčina	Následky	Prevence	Požadovaná činnost
Není	<ul style="list-style-type: none"> <li>brzdová kapalina</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opotřebení materiálu (propouštění hadic), neoprávněný zásah cizí osoby</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vůz nebrzdí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelná kontrola stavu brzdové soustavy,</li> <li>pozorování brzdění v předešlých jízdách,</li> <li>před opuštěním, odjetím vozidla zkontrolovat případné vytékající kapaliny (pod vozem)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zabezpečení vozu (stráž),</li> <li>pravidelné kontroly stavu vozu</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>vhodný tlak v pneumatikách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nedodržení pokynů výrobce při huštění pneumatik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>špatná přilnavost k vozovce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>oprávněná osoba provádí pravidelné kontroly a to i vizuální</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dohuštění (upuštění) pneumatiky</li> </ul>
Menší	<ul style="list-style-type: none"> <li>dezén v pneumatikách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opotřebení pneumatiky najetými km,</li> <li>nevhodně zvolené pneumatiky v závislosti na ročním období</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nepřilnavost pneumatik k vozovce za zhoršených jízdních podmínek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelná kontrola dezénu pneumatik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>koupě nových a kvalitních pneumatik</li> </ul>

Formulář zprávy o identifikaci rizik					
Klíčové slovo stupně závady	Odchylka	Možná příčina	Následky	Prevence	Požadovaná činnost
Menší	<ul style="list-style-type: none"> <li>poškození částí motoru,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opotřebení materiálů,</li> <li>mechanické poškození (v rámci zásahů ať neoprávněnou osobou, nebo při opravách),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>možnost zastavení vozu, kvůli náhlému defektu,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelné kontroly,</li> <li>opravy pouze ve smluvních servisech,</li> <li>ostraha vozidla,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelný servis vozu,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>dezén v pneumatikách,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opotřebení pneumatiky najetými km,</li> <li>nevhodně zvolené pneumatiky v závislosti na ročním období,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nepřílnavost pneumatik k vozovce za zhoršených jízdnicích podmínkách,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelná kontrola dezénu pneumatik,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>koupě nových a kvalitních pneumatik,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>netěsnost palivové soustavy,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>únava materiálů,</li> <li>neoprávněný zásah,</li> <li>mechanická závada,</li> <li>nevhodné umístění nádrže na PH,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>při nedostatku PHM odstavení vozu,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelné kontroly, pozorování náhlé zvýšení „spotřeby“ PH vozu,</li> <li>náhlý zápach PH, kontrola vytékajících kapalin z vozu, ostraha vozu,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelné kontroly stavu vozu.</li> </ul>

Formulář zprávy o identifikaci rizik					
Klíčové slovo stupně závady	Odchylka	Možná příčina	Následky	Prevence	Požadovaná činnost
Větší	<ul style="list-style-type: none"> <li>poškození chladicí soupravy,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>opotřebení materiálu,</li> <li>neoprávněný zásah,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>přehřátí vozu (odstavení vozu jinak hrozí nevratné poškození),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kontrola stavu vozu,</li> <li>pozorování vytékajících kapalin,</li> <li>pozorování teploty motoru za jízdy,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelné kontroly,</li> <li>ostraha vozu,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>nefunkční zádržné systémy,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>úmyslné odpojení (airbagy),</li> <li>nefunkční bezpečnostní pásy,</li> <li>nevhodně nastavená hlavová opěrka,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zranění osoby,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kontrola stavu zádržných systému (mechanická i elektronická – zapojení všech okruhů),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravidelné kontroly,</li> <li>ostraha vozu.</li> </ul>

[Zdroj: vlastní]



## 4.2 Bezpečný pohyb kolony vozidel při přepravě chráněných osob

Stejně tak, jako je tomu u krácející formace, tak i ve formaci kolony vozidel má každý ochránce určitý úsek odpovědnosti. Tyto úseky jsou v závislosti na typu kolony vozidel, pokud jde jen o dvou vozidlovou formaci kolony, je třeba, aby pozornost ochránců byla zvýšena a tedy pokud se jedná o tří vozidlovou formaci kolony, tak se úseky jednotlivých ochránců mohou snížit. Nyní se zaměříme pouze na funkci následného vozidla v rámci krytí vozu CHO.

### 4.2.1 Ochrana vozidla chráněné osoby

V základní sestavě kolony vozidel je vůz CHO sledován následným vozidlem blízko za sebou, ale poněkud bokem (obrázek 6). Zde platí, že následné a vedoucí vozidlo by mělo být konstrukčně silnější, neboť poskytují ochranu a to i průraznou. V závislosti na ohrožení CHO, dopravních podmínkách a rychlosti formace kolony vozidel se uspořádání mění.

#### Úroveň ohrožení:

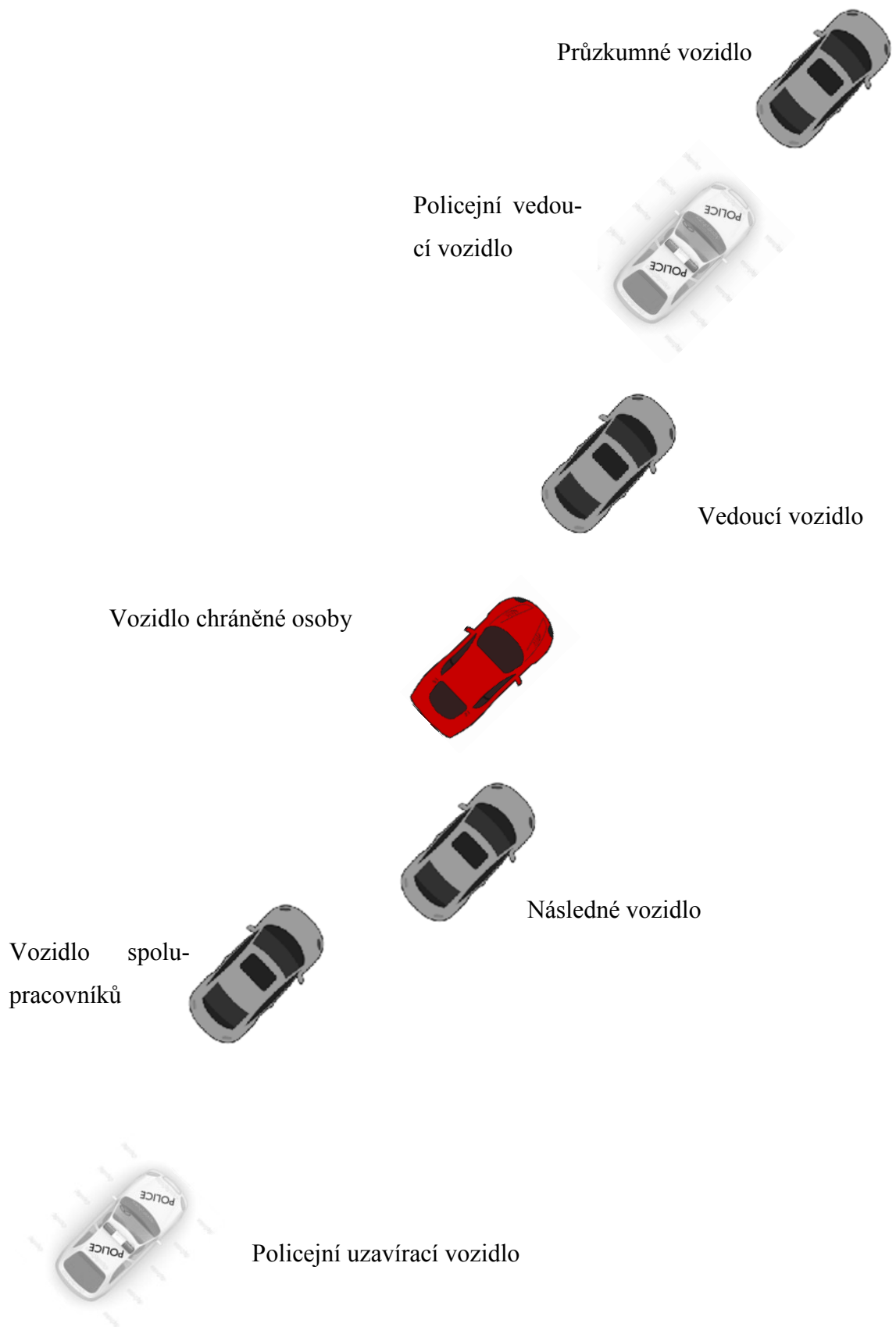
- velké ohrožení: následné vozidlo jede hodně blízko vozidlu CHO a agresivně ochraňuje vůz CHO před všemi potencionálními hrozbami,
- střední ohrožení: méně agresivnější ochrana vozidla CHO,
- malé ohrožení: následné vozidlo poskytuje potřebnou ochranu vozu CHO.

#### Rychlost formace kolony vozidel:

- vysoká rychlost: vzdálenost mezi vozidly by měla být taková, aby řidič následného vozidla viděl přes kapotu na zadní kola vozu CHO, je třeba brát v úvahu i brzdné dráhy, taky aby následné vozidlo neohrozilo, případným prudkým brzděním vůz CHO,
- střední a pomalá rychlost: řidič následného vozidla by měl vidět na nárazníky vozu CHO.

#### Dopravní podmínky:

- normální provoz: následné vozidlo, by mělo mít dostatek prostoru pro manévrování nalevo a napravo od vozidla CHO,
- hustý provoz: opět následné vozidlo dodržuje odstup pro manévrování, aby mohlo v případě potřeby zablokovat vozidlo CHO nebo sevřít kolonu nárazník na nárazník, aby byl zamezen průchod chodců. [5]



Obrázek 6: Formace kolony vozidel [Zdroj: upravené 5]

#### 4.2.2 Pohyb formace kolony vozidel na silnici

Formace kolony vozidel operuje na silnici jako jeden balíček, nikoliv jako samostatná vozidla. Vozidlo CHO a následný vůz operují společně, všichni řidiči znají umístění bezpečných stanovišť a mimořádných míst výjezdu podél trasy.

Řidiči vozidla CHO a následného vozidla s vozidlem na silnici manipulují dle pravidel:

- když vozidlo CHO zatáčí, pohybuje se směrem dovnitř, tak aby následné vozidlo mohlo vytvořit blokádu a chránit vůz CHO před nárazem ostatních aut a to zejména na křižovatkách,
- řidič vozidla CHO manévruje za obě vozidla tak, aby zjistil, zda je dostatek místa pro obě vozidla při předjíždění či vjezdu, ještě než tak učiní,
- pohyby vozidel jsou mírné a úmyslné, rozhodně by neměli být trhavé a neočekávané,
- řidič následného vozidla pokrývá vůz CHO při odjezdech a příjezdech,
- následné vozidlo blokuje dopravu, tak aby řidič vozu CHO mohl manévrovat dle potřeby,
- následné vozidlo je vždy podřízeno pohybům vozidla CHO. [5]

Při pohybu formace kolony vozidel v běžném provozu, tedy na více prouduch silnicích, na křižovatkách, při zastaveních kolony vozidel, hraje následné vozidlo vždy roli vykrývací. Vždy musí zabezpečit nejen, aby vozidlo CHO mělo dostatek prostoru pro manévrování, ale zejména chránit prostor tak, aby se k vozu CHO nepřiblížilo jiné vozidlo. Zejména v křižovatkách, při změně jízdního pruhu utvořit pro vozidlo CHO štít, který ho bude chránit před nárazem jiných vozidel, zároveň tím i osazenstvo následného vozidla získává přehled o okolí a může tedy dříve zjistit, zda kolonu někdo nepronásleduje, nehrozí-li útok ve formě nájezdu na kolonu. Úkolem následného vozidla je za každých okolností chránit vůz CHO, v případě jakéhokoliv útoku na vůz CHO, by mělo vykrýt následné vozidlo tak, aby vozidlo CHO mohlo okamžitě a co nejrychleji odjet z místa incidentu.

#### 4.2.3 Evakuace formace kolony vozidel

Během cesty může dojít u vozidla CHO k mechanickým problémům ať už z důvodu poruchy, nebo neoprávněným zásahem. V těchto případech musí být CHO přemístěna do náhradního vozidla.

Pokud vozidlo CHO zůstalo nepojízdné kvůli poruše a formace kolony vozidel není ohrožena, jsou dodržována následující pravidla:

- řidič vozidla CHO informuje vedoucího skupiny, který nařídí přemístění CHO do náhradního vozidla nebo do náhradního vozu,
- vozidla se přesunou na bezpečné místo na trase, následné nebo náhradní vozidlo se přiblíží z té strany vozidla, kde CHO sedí,
- ochránci utvoří v místě přestupu CHO ochranný štít, tak aby měli rozhled do okolí a mohli identifikovat případné nebezpečí,
- když je CHO přesunuta do následného nebo náhradního vozidla, kolona vozidel odjíždí a v porouchaném vozidle zůstává řidič a jeden ochránce,
- v případě dopravní nehody je postup shodný, jen je na první krok stanovena povinnost zjistit zdravotní stav CHO, popř. poskytnutí první pomoci a v případě zranění neumožňující CHO pokračování v cestě, okamžitý přesun do nemocničního zařízení.

Útok na vozidla se stalo oblíbenou taktikou pro útočníky. Ochrana před napadením vozidla je tedy minimálně stejně důležitá, jako ochrana CHO při chůzi. Automobilové útoky můžeme rozdělit na mobilní, tedy útok z pohyblivého se vozidla a stacionární útok a to z pevné pozice. Nyní se zaměřím na situace, kdy je formace kolony vozidel zastavena v provozu a formace kolony vozidel v pohybu. Základní taktika ochrany spočívá v kontrole bočních stran formace kolony vozidel.

**Obrana při zastavení v provozu:** kontrola bočních stran je zajišťována správnou pozicí vozidla CHO vůči ostatním ve formaci kolony vozidel. Otevřením dveří vozidel jedoucích před a za vozidlem CHO z důvodu zabránění přiblížení motocyklu. Důležité je rozmístění ochránců v jednotlivých vozidlech, tak aby mohli sledovat celé okolí a identifikovat hrozící nebezpečí včas.

**Obrana při pohybu:** klíčem v této situaci je nikdy nezastavovat, dokud není dosaženo cíle. Zásadou je vyhnout se problémům, které by vedly k zastavení kolony vozidel. Ochránci musí být podezřívavý ke všemu, co by mohlo zapříčinit nerutinní zastavení kolony vozidel, nutné je být vždy připraven použít návyky k odražení stacionárního útoku. Ostražitost ke každému zvuku připomínající výstřel, správná reakce je vždy akcelarovat a okamžitě opustit místo útoku. Důležité je správné postavení vozidla CHO ve formaci kolony vozidel, dodržování technik jízdy, tak aby byla zajištěna ochrana před protijedou-

cími vozidly a vozidly přijíždějícími ze stran. Pozorné monitorování všech vozidel v provozu a nedovolit žádnému vozidlu předjíždět.

Jako základní reakce při napadení kolony vozidel můžeme uvést čelní projetí místem útoku, zastavit a ujet zpět z nebezpečné situace a pokud se jedná o úplné obklíčení, stát a bojovat. [5]

### **4.3 Rizika při činnostech ochránců chráněných osob**

Ochránci jsou během svých každodenních činností vystaveny různým rizikům, která mohou následně komplikovat celý výkon služby a ochranné skupiny. Je tedy důležité tato rizika identifikovat a navrhnout opatření k jejich předcházení (tabulka 4).

Základním principem je samotné chování a jednání ochránců. Podstatné je seznámit se podrobně s právními předpisy, na jejichž základě je služba a činnost ochranné skupiny postavena. Studování metodiky, pokynů vedoucích představitelů útvaru. Každý ochránce může sledovat a posuzovat jednotlivé úkony, a pokud shledá, že by se některé činnosti mohli vylepšit, navrhuje postupy a ochranná opatření pro zlepšení bezpečnosti.

Pokud ochránci nebudou dodržovat stanovené postupy při běžných činnostech v rámci výkonu služby, zvyšují tak riziko nejen poranění své osoby, ale v případě akcí s CHO, při řízení a výkonu bezpečnostních opatření, výrazně ohrožují život a zdraví CHO.

V tabulce 4 jsou identifikovány vybrané hrozby, jsou navrhnutá jednotlivá opatření pro snížení či eliminaci pospaných rizik. Dále je v nich uvedený průřez identifikace rizik v rámci běžných činností ochránců. Jsou zde navrhnutá preventivní opatření ke snížení ohrožení. Navrhnutá preventivní opatření vedou ochránce k zodpovědnosti při zajišťování bezpečnosti, tak aby nebyl ohrožen život a zdraví ochránců samotných ale na zřeteli musí být především ochrana CHO.

Z tabulky 4 je dále patrné, že je důležité dávat důraz na znalost právních předpisů, pravidelně školit ochránce, tak aby měli vždy co nejaktuálnější informace, byli seznámeni s nejnovějšími bezpečnostními postupy, poznatky a měli vždy aktuální informace. Ve stejné rovině jsou postaveny kurzy a výcvik ve specifických činnostech, jako je např. krizová komunikace, či řízení vozidle za ztížených podmínek.

Tabulka 4: Identifikace rizik činností ochránců

<b>Identifikace rizik činností ochránců</b>			
<b>Nebezpečí (zdroj ohrožení)</b>	<b>Identifikace ohrožení</b>	<b>Doporučení pro preventivní opatření (omezení, eliminace rizika)</b>	<b>Poznámka</b>
Zastavování dopravních prostředků a řízení dopravy spojené s prováděním bezpečnostních opatření.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• náraz vozidla,</li> <li>• zachycení vozidlem při řízení dopravy,</li> <li>• přímáčknutí vozidlem při couvání,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dobrá znalost příslušných právních předpisů zák. č. 361/2000Sb.,</li> <li>• používání ochranných pracovních a technických pomůcek zejména za snížené viditelnosti a za špatných povětrnostních podmínek,</li> <li>• dbát na správný, zřetelný postoj na vozovce, znamená k zastavení vozidla dávat zřetelně a včas, tak aby řidič zastavovaného vozidla mohl zastavit s ohledem na podmínky v silničním provozu,</li> <li>• vždy dbát zvýšené opatrnosti, obezřetnosti, současně mít přehled o situaci v silničním provozu, a tím eliminovat případná rizika,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pravidelná školení řidičů,</li> <li>• odborná školení problematiky činnosti dopravní služby,</li> <li>• výkon dopravní služby pod vedením zkušených policistů,</li> <li>• prevence v oblasti obnovení zastaralých ochranných a technických pomůcek.</li> </ul>

<b>Identifikace rizik činností ochránců</b>			
<b>Nebezpečí (zdroj ohrožení)</b>	<b>Identifikace ohrožení</b>	<b>Doporučení pro preventivní opatření (omezení, eliminace rizika)</b>	<b>Poznámka</b>
Zvíře	<ul style="list-style-type: none"> <li>• napadení zvířetem (pes),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zbraň, speciální prostředky, přivolání odchytné služby,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• výcvik, odchyt.</li> </ul>
Manipulace se zbraní	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedodržení interních aktů řízení upravujících zásady manipulace, nošení a ukládání zbraní,</li> <li>• nevhodné zacházení se zbraní</li> <li>• bezdůvodná manipulace se zbraní,</li> <li>• zasažení náhodným výstřelem,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• praktický nácvik manipulace se zbraní,</li> <li>• teorie zaměřená na manipulaci se zbraní,</li> <li>• pravidelné ostré střelby,</li> <li>• častější kontroly zbraní,</li> <li>• vybíjení zbraní za použití vybíjecích stojanů.</li> </ul>	
Ostré střelby	<ul style="list-style-type: none"> <li>• usazování toxických zplodin výstřelů v organizmu (těžké kovy-olovo, rtuť),</li> <li>• nadměrný hluk, poškození sluchu,</li> <li>• sluneční záření,</li> <li>• poškození zraku, změny na pokožce obličeje, krku, rukou,</li> <li>• zástřel kterékoli části těla, zranění odraženou střelou, střepinou,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• střelba s netoxickými náboji, v dostatečné vzdálenosti a proti větru,</li> <li>• kvalitní chrániče sluchu, odstup od střilejících,</li> <li>• používání ochranných brýlí s UV filtrem, ochranných krémů s vyšším UV faktorem,</li> <li>• zamezit vstupu nepovolaných osob do palebného sektoru,</li> <li>• kontrola střelnice před započítím střelby,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sledování hladiny těchto látek v krvi, zejména u instruktorů.</li> </ul>

<b>Identifikace rizik činností ochránců</b>			
<b>Nebezpečí (zdroj ohrožení)</b>	<b>Identifikace ohrožení</b>	<b>Doporučení pro preventivní opatření (omezení, eliminace rizika)</b>	<b>Poznámka</b>
Jednání s psychicky narušenou osobou	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jednání a komunikace a agresivní osobou,</li> <li>• bezprostřední fyzické napadení podnapilým, duševně nemocným,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zařadit výcvik v krizové komunikaci,</li> <li>• nácvik modelových situací,</li> <li>• jednání provádět ve dvojici, tak, že druhý policista zajišťuje kolegu,</li> <li>• sledovat osobu, pohyby těla, rukou,</li> <li>• zachovávat odstup od agresivní osoby.</li> </ul>	
Konfliktní situace při výkonu služby	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bezprostřední fyzické napadení podnapilým, duševně nemocným),</li> <li>• nezvládnutý stres,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• změna metodiky služebního zákroku.</li> </ul>	
Manipulace se zbraněmi a střelivem (včetně použití speciálních zbraní)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• náhodný výstřel,</li> <li>• roztržení náboje v nábojové komoře,</li> <li>• poškozením zbraně nebo jejího příslušenství,</li> <li>• zranění způsobené funkcí zbraně,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pravidelný, častý střelecký výcvik, školení a dodržování předpisů,</li> <li>• doplnit výcvik o nácvik a řešení krizových situací s použitím zbraně,</li> <li>• používání moderních a bezpečných zbraní a předepsaného a neporušeného střeliva a příslušenství, jejich pravidelná kontrola,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• důsledné dodržování právních norem,</li> <li>• dokonalá znalost zbraní.</li> </ul>



<b>Identifikace rizik činností ochránců</b>			
<b>Nebezpečí (zdroj ohrožení)</b>	<b>Identifikace ohrožení</b>	<b>Doporučení pro preventivní opatření (omezení, eliminace rizika)</b>	<b>Poznámka</b>
Dopravní nehoda s jiným účastníkem silničního provozu, (vozidlem, osobou, cyklistou, zvířetem a pevnou překážkou)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• v důsledku: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nepozornosti řidiče,</li> <li>- nezvládnutí vozidla,</li> <li>- únava řidiče,</li> <li>- malá zkušenost,</li> </ul> </li> <li>• čelní náraz,</li> <li>• boční náraz,</li> <li>• převrácení vozidla,</li> <li>• střed s chodcem,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• znalost a dodržování pravidel silničního provozu,</li> <li>• dodržování stanovených rychlostí,</li> <li>• dodržování bezpečnostních přestávek,</li> <li>• dodržování bezpečné vzdálenosti,</li> <li>• používání vozidel s dobrou aktivní a pasivní bezpečností,</li> <li>• používání bezpečnostních pásů,</li> <li>• předem se seznámit s plánovanou trasou přesunu,</li> <li>• dostatek času na jízdu,</li> <li>• znalost ovládání vozidla v krizové situaci,</li> <li>• dobrá psychická odolnost,</li> <li>• pneumatiky s dostatečnou hloubkou vzorku,</li> <li>• zimní pneumatiky, řetězy,</li> <li>• kvalitní stěrače a ostřikovače, světlometry,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pravidelné školení řidičů,</li> <li>• praktický výcvik řidičů v krizových situacích,</li> <li>• kontrola technického stavu vozidla před jízdou.</li> </ul>

Identifikace rizik činností ochránců			
Nebezpečí (zdroj ohrožení)	Identifikace ohrožení	Doporučení pro preventivní opatření (omezení, eliminace rizika)	Poznámka
Dopravní nehoda (srážka s jiným vozidlem, s osobou, s pevnou překážkou)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• v důsledku selhání řidiče, z důvodů nadměrné únavy,</li> <li>• z nedostatku dovedností,</li> <li>• špatný technický stav vozidla,</li> <li>• nedodržení pravidel silničního provozu,</li> <li>• čelní náraz,</li> <li>• boční náraz,</li> <li>• převrácení vozidla,</li> <li>• přimáčknutí osoby při couvání,</li> <li>• ohrožení řidiče a dalších osob při provozu vozidla za nepříznivé klimatické podmínky, déšť, sníh, náledí, mlha,</li> <li>• selhání řidiče</li> <li>• selhání vozidla,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dobrá znalost pravidel silničního provozu provádět přezkušování 1x ročně,</li> <li>• dodržování max. rychlosti,</li> <li>• dodržovat bezpečnostní přestávky, střídat řidiče,</li> <li>• neumisťovat předměty v zorném poli řidiče,</li> <li>• vybavit vozidla handsfree,</li> <li>• použít moderní vozidla s větší aktivní a pasivní bezpečností,</li> <li>• zvýšená kontrola technického stavu před jízdou,</li> <li>• výměna vozidel při menším počtu najetých km,</li> <li>• vybavit vozidla zimními pneumatikami,</li> <li>• minimálně jednou ročně zařadit výcvik krizových jízd.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vycházet ze zákona č. 361/2000 Sb.</li> <li>• do výcviku zařadit jízdu ve ztížených podmínkách – sníh, nedostatek času atd.</li> <li>• zakoupení nových bezpečnějších vozidel atd.,</li> </ul>

[Zdroj: upravené 5]

## ZÁVĚR

Zpracována bakalářská práce v teoretické části podává obecné základní informace z oblasti ochrany osob. Užší zaměření práce je vedeno na činnosti při přepravě chráněných osob. Cílem mé bakalářské práce bylo posoudit aktuální stav ochrany osob, posoudit rizika při osobní ochraně, popsat postupy a opatření ke snížení a eliminaci těchto rizik. Disponibilní literatura a internetové zdroje zabývající se touto problematikou je velice úzká, ale i přes tento fakt se mi povedlo cíle bakalářské práce naplnit.

V teoretické části je popsáno základní členění útvarů poskytujících ochranu chráněným osobám. Prostudováním dostupné literatury jsem se seznámila se základními principy těchto útvarů, které jsem následně popsala. Dále jsem se zaměřila na bezpečnost v oblasti přepravy chráněných osob a dále rozvedla jednotlivá bezpečnostní opatření, která jsou potřeba pro zajištění nejvyššího stupně ochrany.

Praktická část je věnována rizikům, která ohrožují ochráněnou osobu a ochránce při přepravě. Pomocí diagramu příčin a následků byly identifikovány hrozby ohrožující bezpečnost chráněné osoby, navržená opatření ke zvýšení stupně bezpečnosti chráněné osoby, jsou klíčové k plnění úkolů ochránců.

V další části práce jsou pomocí metod analýzy FTA a HAZOP definovány hrozby technické stavu vozidle, které slouží k přepravě chráněných osob, je zde počítáno i se zásahy neoprávněných osob. Tuto oblast jsem vyhodnotila, jako jednu z nejkritičtějších, a proto je jí v práci věnována velká pozornost. Ve vybraných analýzách jsem navrhla opatření a postupy vedoucí k zajištění maximální možné bezpečnosti chráněné osoby a ochranné skupiny před možnými útoky.

Mým názorem je, že práce poukazuje na to, že profese ochránců není jednoduchá a nemůže jí dělat každý, neboť je zapotřebí vysoké profesionality a loajálnosti ve všech směrech. Tato práce je přínosem k seznámení s touto profesí a může sloužit, jako doplňující materiál ke studiu této problematiky.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Internetové zdroje:

- [1] POLICIE ČR. Útvar pro ochranu ústavních činitelů [online]. © 2010 [cit. 2015-12-27]. Dostupné z <http://www.policie.cz/clanek/celostatni-utvary-ochranna-sluzba-utvar-pro-ochranu-ustavnich-cinitelu-utvar-pro-ochranu-ustavnich-cinitelu.aspx>
- [2] POLICIE ČR. Útvar pro ochranu prezidenta České republiky [online]. © 2010 [cit. 2015-12-27]. Dostupné z <http://www.policie.cz/clanek/utvar-pro-ochranu-prezidenta-ceske-republiky.aspx>
- [3] VLÁDA ČR: *Usnesení vlády České republiky č. 345* [online]. © 2015 [cit. 2015-12-28]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/djv-agenda?date=2015-05-13>

### Literatura:

- [4] MÁDL, Josef. *Bodyguard-novodobý samuraj, úplný manuál pro osobní strážce*. 1. vyd. Praha: Hubertlov Bohemia, 2000. 346 s. ISBN 80-902755-3-2.
- [5] KOLEKTIV AUTORŮ. *Metodická příručka Hradní policie*. [cit. 2016]
- [6] THOMPSON, Leroy. *Záchrana rukojmích přehled zbraní a taktik*. Frýdek-Místek: Alpress s.r.o., 2003, 208 s., ISBN 80-7218-825-9.
- [7] THOMPSON, Leroy. *Manuál bodyguarda: profesionální techniky ochrany osob*. 1. vyd. Frýdek-Místek: Alpress, 2005. 358 s. ISBN 80-7362-078-2.
- [8] LUDĚK, Lukáš a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management I., II*. 1. vyd. Zlín: VeRBuM, 2011. 316 s. ISBN 978-80-87500-05-7.
- [9] PLECITÝ, Vladimír. *Problematika ochrany osob a majetku*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010. 144 s. ISBN 978-80-7380-247-9
- [10] O'CONNOR, Richard. *Bodyguardi aneb Svět ochrany důležitých osobností*. Brno: Books, s.r.o., 1999, 184 s., ISBN 80-7242-049-6
- [11] ŠČUREK, Radomír, HOLUBOVÁ, Věra. *Ochrana objektu – transport peněz, cenin a eskorta oso*. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 2008.
- [12] TICHÝ, Milík. *Ovládání rizika. Analýza a management*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2006, 396 s., ISBN 80-7179-415-5
- [13] GRASSEOVÁ, Monika a kolektiv. *Efektivní rozhodování. Analyzování, rozhodování, implementace a hodnocení*. 1. vyd. Brno: Edika, 2013, 392 s., ISBN 978-80-266-0179-1

- [14] MACEK, Pavel a kolektiv. *Bezpečnostní služby*. 1. vyd. Praha: Police History, 2008, 145 s., ISBN 978-80-86477-48-0
- [15] KOŘÁN, Martin, REHNOVÁ, Vlasta, ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie*. 1. vyd. Praha: GRADA, 2013, 216 s., ISBN 978-80-247-4113-0
- [16] ČR. Pokyn ředitele Útvaru pro ochranu ústavních činitelů OS PČR č. 22/2014
- [17] POKORNÝ, Ladislav. *Zpravodajské služby*. 1. vyd. Praha: Auditorium, 2012, 150 s., ISBN 978-80-87284-21-6
- [18] ŘÍHA, Milan, SIEGER, Ladislav. *Bezpečnostní systémy*: 1. díl. 2. vyd. Praha: Námořní akademie ČR s.r.o., 2008, 193 s. ISBN 978-80-87103-12-8

## **SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČR	Česká republika
FTA	Analýza stromu chyb
HAZOP	Analýza ohrožení a provozuschopnosti
CHO	Chráněná osoba
PHM	Pohonné hmoty
PČR	Policie České republiky

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Diagram příčin a následků ohrožení CHO .....	34
Obrázek 2: Vnitřní okruh formace ochránců .....	36
Obrázek 3: Střední okruh formace ochránců .....	37
Obrázek 4: Vnější okruh formace ochránců .....	38
Obrázek 5: Analýza rizik technické stavu vozidla.....	43
Obrázek 6: Formace kolony vozidel .....	49

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Rozsah prací prováděných při bezpečnostně-technické prohlídce .....	28
Tabulka 2: Analýza závad vozidla.....	41
Tabulka 3: Analýza HAZOP pro technický stav vozidla .....	45
Tabulka 4: Identifikace rizik činností ochránců .....	53



## **SEZNAM PŘÍLOH**

P I – Předstunutý průzkum letiště [5]

## **Příloha P I: Předsunutý průzkum letiště**

### Personál:

1. Jména a čísla identifikačních karet povolaných zaměstnanců letiště, kteří budou doplňovat palivem letadlo CHO.
2. Jména a čísla identifikačních karet povolaných zaměstnanců letiště, kteří budou obsluhovat pozemní zařízení během příjezdu/odjezdu CHO.
3. Jména a čísla identifikačních karet povolaných zaměstnanců, kteří se přiblíží k letadlu/palubě letadla CHO.
4. Jména a čísla identifikačních karet zaměstnanců údržby, hlídačů a zásobovačů potravinami, kteří se budou pohybovat poblíž nebo v letadle nebo podél trasy.

### Kontakty:

1. Manažer letiště.
2. Letištní bezpečnostní manažer.
3. Odpovědné osoby za požární ochranu letiště a záchranné služby.
4. Osoba odpovědná za VIP salónek
5. Starší vojenský důstojník na letišti.
6. Odpovědná osoba za činnost věže.
7. Ostatní: zaměstnanci letecké společnosti, zástupci ministerstev, údržba letiště, celnice, pásové kontroly, atd.

### Fyzický průzkum:

1. Rozjezdové dráhy a plochy letiště.
2. Prostor, kde bude odstaveno letadlo CHO.
3. Kontrolní věž.

### Bezpečnostní posty:

1. Inspekce rozjezdové dráhy a bezpečnost.
2. Bezpečnost letadla CHO v době odstavení, při doplňování paliva, prohlídky.
3. Bezpečnost kontrolní věže.
4. Pěší hlídky mimo plochy letiště.