

Bezpečnostní specifika transportu peněžních hotovostí

Safety specifict transport cash

Jaroslav Běhalík

Bakalářská práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jaroslav BĚHALÍK**
Osobní číslo: **A09206**
Studijní program: **B 3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**

Téma práce: **Bezpečnostní specifika transportu peněžních hotovostí**

Zásady pro vypracování:

1. Zpracujte rešerši literatury, která se vztahuje ke zvolenému tématu bakalářské práce.
 2. V rámci východiskové hypotézy specifikujte a analyzujte zkoumaný problém – vymezte bezpečnostní rizika související s přepravou finančních hotovostí včetně aktuálních právních aspektů (fenomenologie, etiologie).
 3. Vymezte a analyzujte metody, formy a prostředky, kterých v dané oblasti využívá průmysl komerční bezpečnosti.
 4. Vymezte potřebné profesní a psychologické požadavky pracovníků komerčního bezpečnostního průmyslu v oblasti přepravy peněžních hotovostí.
 5. V závěru bakalářské práce zhodnoťte současný stav v oblasti přepravy finančních hotovostí a v souladu s analytickými závěry a výstupy prezentujte vlastní návrhy, využitelné v praxi.
-

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. ČÍRTKOVÁ, J.: Forenzní psychologie. Aleš Čeněk, Plzeň 2004.
2. BRABEC, F. a kol.: Bezpečnost pro firmu, úřad, občana. Public History, Praha 2001.
3. BRABEC, F. a kol.: Soukromé detektivní služby. Eurounion, Praha 1995.
4. KAMENÍK, J., BRABEC, F. a kol.: Komerční bezpečnost (Soukromá bezpečnostní činnost detektivních kanceláří a bezpečnostních agentur). ASPI, Praha 2005.
5. KUČTA, J., VÁLKOVÁ, H. a kol.: Základy kriminologie a trestní politiky. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005. 568 s. ISBN 80-7179-813-4.
6. MUSIL, J. a kol.: Kriminalistika. C.H. Beck, Praha 2004.

Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. Mgr. Stanislav Zelinka

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání bakalářské práce:

24. února 2012

Termín odevzdání bakalářské práce:

25. května 2012

Ve Zlíně dne 24. února 2012

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.
děkan



L.S.

doc. Mgr. Milan Adámek, Ph.D.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce zahrnuje problematiku transportu peněžních hotovostí. Smyslem této práce je vymezení a analýza metod, forem a prostředků, kterých v dané oblasti využívá průmysl komerční bezpečnosti. Další stěžejní částí práce je vymezení potřebných profesních a psychologických požadavků na pracovníky komerčního bezpečnostního průmyslu. V neposlední řadě pak zmiňuji návrh způsobu chování posádky při přepadení transportu či zhodnocení současného stavu v oblasti přepravy finančních hotovostí.

Klíčová slova: transport peněžních hotovostí, organizace přepravy, psychologie, pracovníci, technické vybavení.

ABSTRACT

This bachelor work elaborates on the problematic of money transfer. The goal of this work is to analyze methods, forms and resources that are used in the domain of commercial safety. Another part of this work is determination of professional and psychological requirements for employees in the commercial safety industry. Last but not least I propose a behavior for cash transport crew in case of an attack and analysis of the current guidelines in the cash transport.

Keywords: cash transport, transport organization, psychology, employees, technical equipment.

Na tomto místě bych rád poděkoval především vedoucímu své bakalářské práce PhDr. Mgr. Stanislavu Zelinkovi za poskytnutí veškerých rad a informací při tvorbě této práce. Dále pak své přítelkyni Karolíně Juřicové za pomoc a podporu a v neposlední řadě celé své rodině.

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 aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji 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 užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- 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.

Ve Zlíně

.....
podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 HLAVNÍ POŽADAVKY NA PROCES TRANSPORTU PĚNĚŽNÍCH HOTOVOSTÍ A CENNOSTÍ	12
1.1 PRACOVNÍCI	12
1.1.1 Personální obsazení v závislosti na hodnotě přepravované zásilky	12
1.1.2 Upřesnění požadavků na personál.....	13
1.2 KONÁNÍ PŘEVOZU	14
1.3 ZÁSADY.....	15
2 PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY V RÁMCI PERSONÁLNÍ PRÁCE	18
2.1 VÝBĚR A PŘIJÍMÁNÍ PRACOVNÍKŮ SBS.....	18
2.2 PSYCHOLOGIE JAKO SOUČÁST VZDĚLÁVÁNÍ PRACOVNÍKŮ SBS.....	19
2.2.1 Vybavení pracovníků SBS znalostmi psychologie pro výkon služby.....	19
2.2.2 Psychologie v procesu formování odborné způsobilosti.....	20
2.3 PSYCHOLOGIE V PROCESU ŘÍZENÍ A KONTROLY PRACOVNÍKU SBS	20
2.3.1 Kontrola stavu psychiky pracovníků SBS.....	20
2.3.2 Psychologie ve vlastní řídicí a kontrolní činnosti	21
2.4 PSYCHOLOGIE V OBLASTI PÉČE O PRACOVNÍKY	21
3 ORGANIZAČNÍ ZABEZPEČENÍ PŘEVOZU HOTOVOSTI A CENIN	23
3.1 UTAJENÍ	24
3.2 PŘENOS ZÁSILKY	24
3.2.1 Aktivní zavazadla.....	26
3.2.2 Pasivní zavazadla	26
3.3 PŘEVOZ	27
4 POSTUP PŘI PŘEPRAVĚ HOTOVOSTI A CENIN	30
4.1 SLOŽENÍ POSÁDKY.....	30
4.2 ÚKOLY A POVINNOSTI SKUPINY A JEDNOTLIVÝCH ČLENŮ POSÁDKY	30
4.2.1 Transportní skupina.....	30
4.2.2 Velitel transportu.....	30
4.2.3 Řidič	31
4.2.4 Ochránce.....	31
4.2.5 Kurýr	31
4.3 VŠEOBECNÉ ZÁSADY PŘEPRAVY PENĚŽ A CENNOSTÍ.....	31
4.4 PRAVIDLA PŘI PŘEVZETÍ ZÁSILKY.....	32
4.5 PRAVIDLA PŘI JÍZDĚ VOZIDLEM	32
4.6 PRAVIDLA PŘI PŘENOSU ZÁSILKY	33
4.6.1 Pohyb uvnitř budovy	33
4.6.2 Pohyb venkovním prostorem	33
4.7 PRAVIDLA PŘED PŘÍJEZDEM NA CÍLOVÉ MÍSTO	33
5 TECHNICKÉ VYBAVENÍ PŘEPRAVNÍ POSÁDKY	34

5.1	OSOBNÍ A DODÁVKOVÁ VOZIDLA SÉRIOVÉ VÝROBY	34
5.2	PANCÉŘOVANÁ VOZIDLA.....	34
5.2.1	Pancéřování	35
5.2.2	Vybavení balisticky odolnými skly.....	35
5.2.3	Zesílení ochrany důležitých částí vozu	36
5.2.4	Vybavení vozidla Run-flat pneumatikami	37
5.3	PRVKY ZAJIŠŤUJÍCÍ VHODNOU VÝSTROJ A PERFEKTNÍ VÝZBROJ.....	38
II	PRAKTICKÁ ČÁST	41
6	ČASTÉ CHYBY PŘI PŘEPRAVĚ.....	42
6.1	OBECNĚ ČASTÉ CHYBY PŘI PŘEPRAVĚ	42
6.2	CHYBY PŘI PŘEPRAVĚ KONKRÉTNÍCH ČLENŮ POSÁDKY.....	43
7	PŘEHLED NĚKTERÝCH PŘEPADENÍ TRANSPORTNÍCH VOZIDEL V ČR	45
8	CHARAKTERISTIKA PACHATELŮ LOUPEŽNÉHO PŘEPADENÍ	47
8.1	ÚTOK JEDNOTLIVCE	47
8.2	ÚTOK ORGANIZOVANÉ SKUPINY	47
9	PŘÍPRAVA ÚTOČNÍKŮ NA PŘEPADENÍ TRANSPORTU	49
9.1	ZÍSKÁVÁNÍ INFORMACÍ O PŘEPRAVĚ.....	49
9.2	NAPLÁNOVÁNÍ PŘEPADENÍ	49
9.3	ZPŮSOBY PŘEPADENÍ PENĚŽNÍCH TRANSPORTŮ.....	50
10	ZPŮSOB CHOVÁNÍ PŘEPRAVNÍ POSÁDKY PŘI PŘEPADENÍ TRANSPORTU A HLAVNÍ POŽADAVKY NA CENTRÁLNÍ DISPEČINK.....	52
10.1	ZPŮSOB CHOVÁNÍ PŘI PŘEPADENÍ TRANSPORTU	52
10.2	ZPŮSOB CHOVÁNÍ PŘI PŘEPADENÍ TRANSPORTU STŘELBOU	52
10.3	HLAVNÍ POŽADAVKY NA CENTRÁLNÍ DISPEČINK V RÁMCI PPC.....	53
	ZÁVĚR	55
	ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ.....	58
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ	62

ÚVOD

I přes to, že v nynější době je většina bankovních převodů bezhotovostních, hotovost přetrvává v každodenním životě. Společnosti se snaží stále více využívat bezhotovostních styků, aby minimalizovaly možné újmy v podobě loupeží či přepadení. Avšak ani toto řešení není zcela bezpečné, protože existují lidé, kteří se napadáváním těchto transakcí zabývají. Vnikají tak většinou nemalé škody, ať už běžným občanům či společnostem.

Je třeba říct, že transport peněz patří mezi nejrizikovější formu podnikání v průmyslu komerční bezpečnosti. Pro pachatele je velmi lákavá vidina rychlého, nemalého a v některých případech snadného zisku peněz, a tak počet přepadení peněžních transportů roste čím dál více. Této skutečnosti, tedy nárůstu loupežného přepadení, nahrává bohužel i složitá situace, ve které se v dnešní době občané našeho státu mnohdy nachází.

Pachatele loupežného přepadení rozdělujeme zpravidla do dvou skupin. Na pachatele, kteří provádí útoky jednotlivě, nebo na organizované skupiny. Pachatelé jednotlivci se dále člení na amatéry a profesionály, kteří si dokážou celou akci patřičně připravit a jejich počín se řídí podle předem vypracovaného plánu o přepadení.

Ať tak či tak, základem každého transportu peněžních hotovostí je dostatečná příprava. Je třeba dodržení veškerých, předem stanovených, pravidel, správné technické vybavení, vhodné personální obsazení a mnoho dalších faktorů, mající vliv na bezpečnost a hladký průběh celé transportní akce.

A právě problematice personálu a jeho obsazení při přepravě by měla být věnována obzvlášť pozornost. Vždyť přeprava peněz je zatím pokaždé realizována prostřednictvím člověka a právě lidský faktor bývá většinou nejslabším článkem celé přepravy. Ať už se jedná o nedbalost či promyšlené útoky na konkrétní transporty, je člověk právě ten, který zakročí do tohoto procesu a mohou tak vzniknout velké škody.

Ovšem vlivů, které působí na bezpečnost přepravy je celá řada. Při snaze minimalizovat možné ztráty či ohrožení při transportu peněz, vyvstává otázka finanční situace přepravní společnosti, kdy je potřeba vyvinout dostatek finančních prostředků na opatření kvalitního vybavení. Jedná se především o vhodnou a spolehlivou výstroj a výzbroj, speciálně upravená transportní vozidla či již zmíněný personál a s ním spojené náklady na jeho zaškolení.

Jak již bylo řečeno, přeprava peněz představuje vysoké riziko a tomu také odpovídající vysoké náklady na přepravu. Proto je třeba si uvědomit, že tyto náklady by měly být vyváženy přiměřeným ziskem. A právě tuto skutečnost si ve většině případů zákazníci často neuvědomují a hledají tedy různé možnosti, jak na přepravě co nejvíce ušetřit, ovšem na úkor bezpečnosti.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 HLAVNÍ POŽADAVKY NA PROCES TRANSPORTU PĚNĚŽNÍCH HOTOVOSTÍ A CENNOSTÍ

Při průběhu přepravy je potřeba se řídit některými základními pravidly, které mají dopad na celkový výsledek daného způsobu podnikání v oblasti komerční bezpečnosti.

1.1 Pracovníci

Je zapotřebí, aby jakákoliv přeprava byla zajišťována potřebně zaškoleným a kvalitně vstrojeným personálem. V samotném počátku je kladen důraz zejména na správnou volbu a výchovu specifického personálu, který bude zajišťovat službu přepravy. Přestože dochází k neustálému vývoji technických opatření v rámci transportu peněžních hotovostí, zůstává člověk klíčovým prvkem.

Osoby, jež pracují v tomto sektoru, jsou pod vlivem zejména psychického tlaku a to jak v pracovním, tak soukromém životě. Díky charakteru této činnosti jsou nuceni být po čas akce nachystáni vyřešit pohotově a přesně nenadálé situace. Byť jen okamžiková nepozornost může dosáhnout velkých následků. Personál dané společnosti si musí být zcela vědom potřeby zachování naprosté mlčenlivosti o své náplni práce i před svými blízkými. Při školení je žádoucí věnovat pozornost nejen řešení krizových situací, ale zejména jejich minimalizaci či úplnému vyrušení možnosti jejího vzniku.

1.1.1 Personální obsazení v závislosti na hodnotě přepravované zásilky

Každá zásilka by měla být zajištěna dostatečným počtem kvalifikovaných osob. Ovšem skutečnost je mnohdy jiná. Za účelem minimalizace nákladů dochází ke slučování funkcí na úkor bezpečnosti.

Pro doprovod peněžních hotovostí se zpravidla doporučuje následující zabezpečení:

- při hodnotě do 500 000 Kč jeden ozbrojený pracovník,
- při hodnotě do 1 milionu Kč dva ozbrojení pracovníci,
- při hodnotě do 5 milionu tři ozbrojení pracovníci,
- do 10 milionů čtyři ozbrojení pracovníci,

- nad 10 milionů 4 a více ozbrojených pracovníků. Přičemž u této částky je vhodné, aby pověřený pracovník firmy požádal o spolupráci s příslušným ředitelstvím Policie ČR.^[1]

1.1.2 Upřesnění požadavků na personál

Zásadní podmínkou pro vykonávání různých posláních na místě přepravy peněžních hotovostí a cenností dle mého mínění jsou:

- **Dobry zdravotni stav a dostatecna fyzicka zdatnost** – dobry zdravotni stav kazdeho pracovníka je vyžadovan predvšim z duvodu, aby se zabranilo komplikacim behem přepravy zapricinenym zdravotnim stavem. Dobra fyzicka kondice je využita pri fyzicke obrane.
- **Cisty trestni rejstrik** – pri vyberu pracovníku patri trestni bezuhonnost mezi hlavni požadavky. Po cloveku, který se uchazi o zamestnani v oblasti přepravy financnich hotovosti, je vyžadovana vysoká spolehlivost a tedy i cisty trestni rejstrik.
- **Zkusenosti a kvalifikace** – kazda konkretni cinnost by měla být vždy obsazena kvalifikovanou a zkusenou osobou. At už je to cinnost tykajici se taktiky přepravy peněz, pravnich otazek, otazek z psychologického hlediska či nasazeni spravného technického vybaveni.
- **Zodpovednost** – kazdy pracovník musí být dostatecne zodpovedny pro danou cinnost. Nezodpovednost může být jednim z duvodu vzniku rizika.
- **Dobry psychicky stav** – má vliv na spravné a rychlé rozhodovani v krizovych situacich.

Kvalifikace zamestnancu provadejicich prevozy peněz a jinych cennosti je zasadni otazkou potizi v prumyslu komercni bezpecnosti. Zejména se musí jednat o zamestnance, který je již vsestranne zběhlí, vykonava práci v sektoru soukromych bezpecnostnich služeb (dale jen SBS) už po delši čas a podílel se na mnoha ruznorodych typech akci SBS.

^[1]BRABEC, Frantisek. *Hlidaci služby*. Praha: Eurounion, 1995, 259 p. ISBN 80-858-5812-6.

Je zapotřebí, aby člověk vykonávající tuto profesi prošel zásadním školením při postupu přepravy finančních hotovostí, peněz a jiných cenností, zejména v záležitostech organizace a uskutečňování transportu peněz a cenností, je zapotřebí, aby byl seznámen s možnými riziky během přepravy, s povinnostmi posádky vozidla a v neposlední řadě taktéž s nebezpečnými situacemi během odevzdání a příjmu peněz. Měl by splňovat určité podmínky a taktéž být proškolen v komunikaci se zákazníky, požadavkem je jeho vyšší školení k vypátrání známek přípravy přepadení transportu, zjištění venkovního stopování či prohlížení, nutností je zvládnutí zásad chránících útvarů, a to jak ve vozidle tak při pěší chůzi, povinností je ovládnutí vozidla při jízdě v sestavě, obranný způsob řízení vozidla, rozrážení překážek vozem, výcvik v chování a jednání v případě vzniku neobvyklé události a sebeobraně. Neoddělitelným prvkem jsou v tomto případě právní otázky, které mají spojitost s danou problematikou. Jedná se o práva a povinnosti při transportu peněžních hotovostí vyplívajících ze zákonů, předpisů, směrnic a dalších práv (krajní nouze, nutná obrana).

V následující řadě je nutné jeho obeznámení se zásadami užití únikových a obranných prostředků, vyhláškou provozu na pozemních komunikacích. Současně je zapotřebí znát zákon o zbraních a střelivu, zvládnout střelbu v jakékoli pozici, ve stresové situaci, na vztyčený či pohybující se cíl. Dále pak zvládnutí taktiky ozbrojeného střetnutí, chování po použití zbraně včetně první pomoci. V poslední fázi pak sepsání protokolu či hlášení.

1.2 Konání převozu

Je nutné, aby byly všechny transporty naplánovány do nejmenších detailů, a zároveň musejí vyhovovat smluvním podmínkám i podmínkám stanovenými pojistitelem. Následuje precizní předání plánu personálu, jež bude zajišťovat převoz. V případě jakéhokoliv odchýlení od stanoveného plánu je potřeba tuto skutečnost neprodleně řešit s dispečinkem přeprav.

Je zapotřebí, aby posádka sledovala správnou činnost veškerých technických zabezpečovacích systémů. Při výskytu, byť jen sebemenší poruchy, je nutno tento nedostatek neprodleně řešit v součinnosti s nadřízeným.

Dodržování stanovených postupů přenášení a všech předepsaných nařízení je samozřejmostí nejen při vlastním transportu, ale hlavně při přesunu zásilky.

K nejnebezpečnějším částem přepravy patří zejména přenášení zásilky od zákazníka do vozidla a naopak (tzv. přesun „přes chodník“). Z tohoto důvodu je nezbytné, aby této problematice byla udělena pozornost v rámci nácviku a obzvláště v praxi. Důležitým požadavkem je pak volba pokud možno co nejméně rizikové a nejkratší cesty. Osoba, jež provádí přesun, musí být po celý čas schopná komunikace s vozidlem či dispečinkem. Je zapotřebí, aby bylo každé předání a převzetí zásilky patřičně zapsáno. Toto opatření se provádí kvůli potenciálnímu nesouladu během testování kompletnosti a nedotknutelnosti zásilky u příjemce, či eventuální kontrole u zasilatele. Při případném řešení pojistné události je záznam nepostradatelným dokumentem.

Obsahem přenášené zásilky mohou být nejen papírové bankovky či mince, ale také umělecká díla, cenné papíry (akcie) nebo i drahé kovy (například zlato). Celková cena takovýchto zásilek může být řádově od tisíců až po miliony korun. Je tedy nezbytné manipulovat s veškerými zásilkami tak, aby nebyly poškozeny během přepravy.

Záležitostí netýkajících se přímo pracovní náplně je nezbytné se vyhnout. Jako naprosto nemyslitelné je pak vyřizování privátních věcí po čas konání akce. Za samozřejmost se předpokládá jednání se zákazníkem na profesionální úrovni.

1.3 Zásady

Jedná se především o tyto zásady při procesu přepravy:

1. Zásada BEZPEČNOSTI

- říká, jak co nejzodpovědněji a nejpečlivěji vytyčit bezpečnostní rizika každé objednávky na transport peněžní hotovosti či cenností k určení korektní metody při realizaci a snížení nebezpečí transportu na minimální úroveň.

2. Zásada ODPOVĚDNOSTI

- sděluje nám, že jakýkoli zainteresovaný manažer zpracovávající nebo provádějící tento druh zakázky, musí zabezpečit odpovídající pojištění proti odcizení, loupežnému přepadení nebo jiné události, a to jak v případě podniku komerční bezpečnosti, tak u zákazníka.

3. Zásada PERSONALISTIKY

- udává, že je potřeba, aby jakýkoli odpovědný manažer za zakázku tuto dokonale personálně zajistil, tím se myslí vybrání pro její provedení takových

osob, které jsou zcela prověřené, spolehlivé, psychicky odolné a fyzicky schopné, jež mají v dané oblasti potřebné zkušenosti a prošli náležitým odborným školením, pravidelně sledování a psychologicky vyšetřeni.

4. Zásada LOGISTIKY

- sděluje, že jakákoliv zakázka mající tento charakter musí být patřičně logisticky zabezpečena, to znamená zajištění nejen pracovníky, ale také kompletní výstrojí, výzbrojí, vozovým parkem a spojením až do části zabezpečení z řídicího střediska přepravní společnosti.

5. Zásada EFEKTIVITY NÁKLADŮ

- jedná se o zásadní problém podnikání v PKB. Je třeba si položit otázku, zda uskutečňování peněžní přepravy a přesunu cenin se nám ze strany efektivity výkonu vyplatí a jestli bude výdělek takový, že pokryje náklady na personální a logistické opatření a zejména riziko s tím související. Náklady na zaměstnance již nelze dost dobře redukovat, jelikož platy v PKB nejsou nijak závratné a tím pádem není kde ušetřit. Vychází tedy na povrch otázka ušetření nákladů plánováním transportních tras s větším počtem zákazníků a jejich lepší propracovanost. Tj. dát sbohem nerentabilním a nejrizikovějším klientům.

6. Zásada GENERÁLNÍ PREVENCE

- je-li vaším cílem získání dobré pověsti odborné firmy, zcela spolehlivé a efektivní, vykonávající zakázky dle nároků jakosti a kvality, dle potřeb normy ČSN ISO 9000 a dle požadavků České asociace pojišťoven, nemůžeme brát na lehkou váhu otázku všeobecné (generální) prevence.

Při organizaci ochranných prostředků před transportem je nutno vzít v úvahu zejména požadavky na maximální bezpečnost. Je potřeba zajištění maximální možné bezpečnosti lidí, tím rozumíme odborných pracovníků PKB, za druhé ostatních pracovníků a peněz, případně cenností. Jedná se tedy o relativně velké požadavky, a proto musíme přijmout následující závěry:

- výše uvedená činnost bude vykonávána výhradně odborně vyškoleným a zdatným personálem soukromých bezpečnostních služeb,
- k provedení úkolů bude použita kvalitní a prověřená technika,
- struktura práce bude vybudována na profesionalitě, spolehlivosti a perfektním managementu,

- pro možné pachatele bude zvyšováno nebezpečí, zábrany, rizika budou větší než případná kořist,
- aktivní účelnou spoluprací se státním aparátem, zejména policií, budou vytvářeny pokud možno co nejpříznivější předpoklady pro navýšení procenta objasňenosti tohoto druhu trestné činnosti.

2 PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY V RÁMCI PERSONÁLNÍ PRÁCE

V této souvislosti je uplatnění psychologie velmi široké. Její využití je především při výběru a přijímání pracovníků, ale také při vzdělávání a plánování profesního rozvoje, při řízení a kontrole pracovníků, popřípadě v oblasti péče o pracovníky.

2.1 Výběr a přijímání pracovníků SBS

Rozhoduje se nejen na základě posudku lékařského vyšetření, ale velkou roli při výběru pracovníků hraje i vyšetření psychologické. Psychologické vyšetření odhalí veškeré duševní poruchy uchazeče, ale například i jeho nevhodné charakterové vlastnosti, popřípadě nedostatečné psychické schopnosti pro činnost v SBS. Velkou pozornost musíme věnovat také při určení poruch v jejich iniciálních stádiích (právě začínajících poruch).

Na pracovníka SBS jsou kladeny mnohonásobně vyšší nároky oproti tradičním zaměstnancům. Například výkon fyzické ochrany majetku a osob počítá se schopností distribuční nebo dlouhodobé a vysoké koncentrace při stereotypní činnosti. A to navíc za předpokladu rychlého a správného rozhodování, zralého úsudku, dedukce a kombinace náhle vzniklých situací.

Nezanedbatelnou součástí je i motivace pro službu v SBS a tím i pro držení zbraně. Tato motivace může souviset s tendencí kompenzovat pocity nedostatečnosti, méněcennosti nebo osobního selhání z minulosti. Ovšem pozor, nabyté sebevědomí takovýmito prostředky je vždy dočasné a v krizových situacích, kdy je tělo vystaveno velké psychické zátěži, hrozí tendence k nejistotě, panice a ke zkratům.

Zkrátka psychických faktorů, které jsou v rozporu s možností činností zaměstnanců SBS, je celá řada a jejich zkoumání proto náleží zkušeným a na tuto oblast speciálně orientovaným psychologům. Vstupní psychologické vyšetření by mělo prozradit i zcela konkrétní možnost zařazení a pracovního nasazení konkrétního pracovníka. Mělo by poukázat na jeho využitelné přednosti psychických schopností a povahových vlastností, dokonce i naznačit typy činností, ve kterých podá standardní psychický výkon. Vstupní psychologické vyšetření by mělo dále poskytnout odpověď na možnosti osobního růstu pracovníka, při poskytnutí dalšího vzdělávání a výcviku, určit potencionál psychického rozvoje, možnosti vzdělavatelnosti, navrhnout formu motivace, styl jeho řízení a kontroly.

2.2 Psychologie jako součást vzdělávání pracovníků SBS

2.2.1 Vybavení pracovníků SBS znalostmi psychologie pro výkon služby

Pracovníci SBS by měli být seznámeni s některými znalostmi a dovednostmi, získanými nejen výukou právních norem, zásad činnosti a dovedností, ale i získanými v psychologickém výcviku. Cílem takového výcviku může být správné určení a adekvátní reakce na některé psychické stavy osob, s nimiž pracovníci mohou přijít, při výkonu služby, do styku. Jedná se zejména o stavy částečné nebo úplné ztráty vědomí, pouhazových psychických šoků, stavy paniky, chování a reakcí osob pod vlivem alkoholu či drog a některých dalších.^[1]

Velmi důležitá je schopnost správného odhadu násilnické osobnosti. S tímto odhadem pak souvisí zvládnutí násilného chování a jiných nepříznivých psychických stavů násilníka. Typy násilnických osobností je možno spatřovat v násilí z pocitu křivdy a zrady, v násilí z paniky v bezvýchodných situacích, v násilí na podkladě psychické lability mladistvých výtržníků, v násilí jako programově ziskové činnosti a profesionální chování ochranky vůdců některých nelegálních skupin. U každého typu násilnických osob existují odlišné formy jednání vůči nim a tomu odpovídající způsoby intervencí v průběhu jejich aktů násilného jednání.

V neposlední řadě se psychologie věnuje vzdělávání pracovníků SBS, kdy se dotýká samotné struktury a dynamiky násilných incidentů a krizových situací. I tady se může jednat o psychologicky vhodné a nevhodné intervence do jejich průběhu. Takovými situacemi může být přepadení chodce, peněžního ústavu, střelba v davu, držení rukojmích a vyjednávání, násilně se chovající dav při krizových situacích, agrese při demonstraci, vydírání a vyhrožování telefonem, písemně či osobně, šikanování, sebevražedné pokusy na veřejných místech, sexuální deviace a další. Zde je uplatněna v metodikách postupu týmů pracovníků SBS psychologie jak vůči aktérům násilných incidentů, tak při efektivní komunikaci a vzájemné sebereflexi realizační skupiny SBS.

¹BRABEC, Frantisek. *Hlídací služby*. Praha: Eurounion, 1995, 259 p. ISBN 80-858-5812-6.

Je neoddiskutovatelné, že psychologie v práci a v zákrocích pracovníků soukromých bezpečnostních služeb je velice důležité, také i vzhledem k tomu, že zůstává jedinou alternativou vůči aplikaci bojových metodik a obranných zákroků. Nevhodné použití psychologie tam, kde má, nebo naopak nemá nahradit ozbrojený nebo jiný obranný zárok, může znamenat v některých případech záchranu či ztrátu lidského života, vážné poškození zdraví nebo jiné obdobné ztráty.

2.2.2 Psychologie v procesu formování odborné způsobilosti

Spolu s pedagogikou psychologie pro potřeby vlastního výkonu služby pracovníků SBS zaujímá i významné místo v správném přístupu k odbornému vzdělání a výcviku pracovníků SBS. Jedná se tedy o využití psychologie pro potřeby efektivního vzdělávání a výcviku. Znalost této vědní disciplíny umožňuje racionalizovat svou duševní činnost a dosáhnout tak co nejlepších výsledků s co nejmenším duševním vypětím.

Pedagogická psychologie je velmi významná jak pro pracovníky personální práce, učitele a lektory školících a výcvikových středisek zabezpečujících odbornou přípravu pracovníků SBS, tak pro vlastní pracovníky soukromých bezpečnostních služeb podrobující se procesu vzdělávání a výcviku. Pedagogická psychologie je tedy velice významnou součástí s širokým polem uplatnění.

2.3 Psychologie v procesu řízení a kontroly pracovníku SBS

2.3.1 Kontrola stavu psychiky pracovníků SBS

Vedle plánované kontroly psychické způsobilosti pracovníků SBS je také nutná pravidelná kontrola jejich psychického stavu, jelikož právě psychický stav se může u jednotlivých konkrétních pracovníků SBS rychle změnit. Vliv na to můžou mít například některé krizové faktory života, které se objeví mimo čas pravidelných psychologických vyšetření. Mezi životní události, které často ovlivní stav psychiky pracovníka SBS, patří úmrtí partnera, rozvod, špatné partnerské vztahy, vážná nemoc některého z členů rodiny, ztráta zaměstnání člena rodiny, těhotenství v rodině, případně přírůstek nového člena rodiny, špatný finanční stav, změna přátel, konflikty v rodině, problémy s bydlením, změny životních podmínek, zvyklostí, místa bydliště, nehody a přestupky, nebo dokonce změny stravovacích zvyklostí. Proto je velice důležité, aby řídicí pracovníci, zejména pak pracovníci úseku personální práce, musí být s takovými skutečnostmi obeznámeni, musí je průběžně sledovat, vyhodnocovat a přijímat potřebná opatření.

Všechny takovéto události ovlivňují myšlení a psychický stav pracovníka SBS a proto by neměly být brány na lehkou váhu. Měla by být při nich zjišťována psychická způsobilost pro výkon služby a pracovních povinností, kterým se pracovník SBS podřizuje a které vykonává.

2.3.2 Psychologie ve vlastní řídicí a kontrolní činnosti

Vedení a řízení pracovníků soukromých bezpečnostních agentur a jejich následná kontrola s sebou mnohdy přináší i kritická upozornění. Jedná se zejména o výtky, požadavky nápravy nebo vyšší kvality výkonu činnosti a právě takovéto direktivní zásahy mohou vyvolat nežádoucí emotivní odezvy (pocit nespravedlnosti, křivdy, nedocenění apod.). V důsledku toho může být nadřizený nahlížen jako nespravedlivý, neschopný, nepřátelský. Takovéto antipatie v mezilidských vztazích u pracovních skupin pak snižují celkový výkon skupiny a v krizových situacích mohou nastat velké komplikace. Proto kontrola a korekce chybných výkonů a zejména pak jejich komunikace, mají své psychologicky vhodné, méně vhodné či nevhodné formy s ohledem na typ osobnosti pracovníka.

V psychologii řízení pracovníků SBS je nutno uplatnit pouze ty vhodné formy komunikace a také nezapomínat na pozitivní motivaci. Vyjádření uznání a slovní docenění se pracovníka dočká při mimořádných výkonech nebo při zvládnutí složitých událostí, ovšem stejného uznání by mu mělo být uděleno i při běžném bezproblémovém chodu služby či kvalitně odvedeném výkonu při náročných podmínkách. Právě zde totiž může docházet k narušení motivace pracovníka SBS, jeho identifikaci se SBS a se spolupracovníky.

Téma identifikace pracovníků SBS s agenturou a přijetí jejich cílů jsou kardinálními tématy psychologie řízení a motivace k vysokým pracovním výkonům. Psychologie řízení proto musí být předmětem průběžného vzdělávání vedoucích, ale i řídicích pracovníků.

2.4 Psychologie v oblasti péče o pracovníky

Smyslem péčí o pracovníky z hlediska psychologie, se rozumí nejen zjišťování duševního stavu nebo nalézání rizikových psychických činitelů, ať už v osobním profilu pracovníka či ve faktorech vnějšího prostředí, kde se pohybuje, ale jde i o posilování duševního zdraví, se kterým je spojena prevence možného selhání.

Detail psychologického aspektu péče o pracovníky spočívá především ve správném a vhodném plánování umožnění čerpání dovolených, v psychické a morální podpoře pracovníků, v poskytování společenských garancí za pracovníka tam, kde je potřeba. Řadí se zde i faktor podpory existenčních jistot a životních perspektiv, které může soukromá bezpečnostní agentura svým zaměstnancům skýtat. To je také jeden z významných nástrojů psychologické podpory pracovníků soukromé bezpečnostní služby.^[1]

^[1]BRABEC, Frantisek. *Hlídací služby*. Praha: Eurounion, 1995, 259 p. ISBN 80-858-5812-6.

3 ORGANIZAČNÍ ZABEZPEČENÍ PŘEVOZU HOTOVOSTI A CENIN

Přepravu peněz a jiných cenností vykonávají firmy PKB pro bankovní domy, pošty, spořitelny a obchodní firmy. Do přepravy jsou zejména zahrnuty:^[2]

- vnitrostátní a cizí bankovky a mince,
- platební karty, šeky, vkladní knížky, cenné papíry, vstupenky, jízdenky, poštovní známky,
- cenné kovy, jejich slitiny a výrobky z nich,
- perly, vzácné kameny a jejich produkty, zejména šperky,
- listiny nebo výrobky skrytého či vzácného charakteru (nápady, know-how, výkresová dokumentace).

Převoz hotovosti a cenin bezesporu patří do skupiny nejnáročnějších, nejnebezpečnějších, nejobtížnějších a nejsložitějších činností, které podniky PKB zajišťují. O tomto faktu vypovídají poměry u nás i v jiných evropských státech, zejména ze strany počtu, troufalosti a razance útočníků v transportu peněžní hotovosti a cenin.

Z pohledu charakteru transport hotovosti či cenin dělíme:

- ***přenos***
- ***převoz***

V tomto případě je zapotřebí zvolit vhodnou taktiku nejen v souladu s danými technickými postupy transportu, ale i ve shodě s nároky pojišťovny, která zásilku pojistila.

^[2]LAUCKÝ, Vladimír. *Technologie komerční bezpečnosti II*. Vyd. 2. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, 123 s. ISBN 978-80-7318-631-9.

3.1 Utajení

Před vlastní přepravou je hlavním rizikovým faktorem únik informací. Proto je důležité zajistit dodržování pravidel s jejich manipulací:^[2]

- **Komu** informace sdělit. Okruh pověřených zaměstnanců musí být početně vymezen a stabilizován.
- **Co** sdělit. Platí zásada sdělovat informace o konkrétní přepravě co nejpozději, ale tak aby každý mohl své úkoly splnit včas.
- **Jak** sdělit. Jedná se o způsob předávání informací. Osobní informace se provádí bez přítomnosti nezainteresovaných osob. Při sdělování telefonem, faxem, datovou sítí atd. je nutné dodržovat vhodnou formu utajení slovních a číselných kódů. Je nutné zabránit možné ztrátě písemností a přístupu nežádoucích osob k nim.

Pokud nastane případ úniku informací nebo i jen podezření na únik, je nutné změnit čas, trasu a podmínky přepravy.

3.2 Přenos zásilky

Tento způsob patří k nejproblematičtějšímu, ať už se jedná o přesun pěšky nebo za použití obyčejných dopravních prostředků. Do těchto prostředků spadá zejména motocykl, jízdní kolo, taxi či MHD. Tenhle způsob transportu nemůžeme úplně vyloučit, i přes danou skutečnost. Přes to je úsilí tento druh přepravy co nejvíce zredukovat a pokaždé spolehlivě technicky a tělesně zabezpečit. Takzvané *kontra zajištění* je žádoucí v případě, kdy přesun zásilky probíhá tělesně a je zajišťováno za pomoci doprovodné osoby či skupiny osob, která bývá obvykle utajena.

V případě, že máme dostatek času, je na místě, aby byla provedena tzv. bezpečnostní obhlídka trasy, po které bude přesun uskutečněn (za této situace bereme v úvahu taktéž velikost hotovosti).

^[2]LAUCKÝ, Vladimír. *Technologie komerční bezpečnosti II*. Vyd. 2. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, 123 s. ISBN 978-80-7318-631-9.

Je potřeba, aby byla určitá část přepravních postupů doručovatelem zásilky korektně dodržována. S podstatnými realizačními zásadami je spojeno užití náležitých přenášecích pomůcek. Mezi tyto pomůcky řadíme v první řadě tzv. *bezpečnostní zavazadla* (jedná se o kufry, aktovky, kontejnery, ataché kufříky, popřípadě kamuflý, když se jde o utajenou přepravu), poštovní spisovky, sběrné vaky a síťové tašky.

Jako obyčejná taška, kufr či ataché kufřík by měla vypadat všechna bezpečnostní zavazadla mimo specifických kontejnerů. Zásadní odlišností je způsob vyplnění jejich vnitřků. Běžně se jedná i o využití odolnějšího materiálu. K vyztužení vnitřku zavazadla se většinou používá bezpečnostní folie, rošt z ocelového drátu, speciální ocelová folie či drátěná síť. Z pohledu struktury se výstup a výplň vyrábí sendvičovou metodou. Občas je jako výztuže použita umělá kvalitní kůže, či zvláštní netkaná textilie. Tento druh zlepšení odolnosti je využit zejména proti různým páčidlům, či řezným a bodným zbraním. Proti nepředpokládanému vyškubnutí z ruky je na zavazadlo přimontován bezpečnostní řetízek s poutem. V případě krádeže zavazadla je uvedeno do chodu signalizační zařízení, které bývá jeho součástí. Výstražné zařízení je pro bezpečnost doručovatele spuštěno s časovým zpožděním nebo se uvede do provozu ihned. Zavazadlo je schopno vysílat i skrytý radiový signál, který následně centrála bezpečnostní služby či dispečink sleduje. Úplná struktura bezpečnostního zavazadla je pevně stanovena technickými nároky. Na vanu zavazadla je kladen nárok, aby měla na svém obvodu odolný spoj bez mezer. Pro výztuž se využívá tvrzený hliník o tloušťce 1-2 milimetry nebo ocelového plátu síly 0,5-1,5 milimetrů. Rohy a lemy jsou uvnitř vany zpevněny.

Podstatnou složkou zavazadla je jeho zabezpečovací zámková soustava. Tato soustava by měla být zařízena tak, aby odpovídala typu a rozměrům zavazadla a současně brala v potaz požadavky pojišťoven při zabezpečování transportu cenností specifického rozměru.

Dle konstrukčního profilu rozdělujeme bezpečnostní zavazadla na dvě skupiny:

- **aktivní**
- **pasivní**

3.2.1 Aktivní zavazadla

Zpravidla bývají taková, která se při nežádoucím zacházení ochraňují. Tyto zavazadla mohou poranit nejen útočníka, ale i vlastníka či dokonce kolemjdoucího. Po spuštění zabezpečovací soustavy mohou tato zavazadla vydávat zvuky nad 145 dB a dovedou poškodit sluchové orgány. Rozmanité plynové nebo elektroparalyzující ochrany mohou vyvolat značné poranění (např. vytvářejí napětí k 50 tisícům voltů). Zrak potom poškozují dráždivé výplně. Je nezbytné nutné, aby se pokaždé promyslelo nebezpečí s těmito zavazadly spojené. Celosvětově se užívají daleko běžněji než je tomu u nás a používá se o mnoho více modifikací.

3.2.2 Pasivní zavazadla

Nejsou schopny při nežádané aktivaci nikoho poranit. Bývají opatřeny různorodými výstražnými světly, zábrannými prvky, signalizačními prostředky, zvukovou a kouřovou signalizací. Zvuková signalizace je zde vydávat hluk v rozmezí od 90 až do 125 dB. Pro představu takovýto hluk vydávají například autoalarmy. Kontaminační patrony, dýmovnice, chemické pasti či barvicí mechanismy patří do skupiny kouřové signalizace. Dalším úkolem těchto prvků je zejména znehodnocení finanční hotovosti uvnitř zavazadla a to bankovek, případně cenných papírů. Ke zbarvení obsahu se používá specifická kapalina nebo barevná dýmovnice. V případě, kdy je použita pyropatrna, nastane zničení obsahu a to takovým způsobem, že prohoří. Tato zajištění plní zejména ochranný účel.

V dnešní době je velmi podstatné, aby každé zavazadlo bylo vybaveno bezpečnostním uzamykacím prvkem. Zabezpečení zavazadla na vysoce vyspělém stupni se stává čím dál více oblíbené. Neoprávněným osobám, které nevlastní elektronický klíč k danému zavazadlu, je jeho otevření zabráněno. Aby došlo k zamezení sabotáže, vymáhání či zastrasování, nevlastní tento klíč ani dopravce, protože k dopravované zásilce by neměl mít přístup. V průběhu transportu je obsah ochraňován zavazadlem.

Síťové tašky jsou dalším ze zvláštních zajištění hotovosti při dopravě. Zbarvovacích dýmících patron se využívá ve spojení se síťovými taškami při přepravě v bezpečnostních boxech. Aby se barva dostala snadněji k penězům, využívá se síťové látky pro přepravní tašky. Díky těmto technologiím není třeba využívat tepelných patron k rozpuštění plastového zabalení. Jelikož jsou tyto tašky vybavené zipem, lze jejich bezpečnost zesílit ještě zvláštní patentní plombou. Až po všech takových operacích je taška vkládána do bezpečnostního kontejneru.

Kouřová bankovka

Kouřová bankovka je jedním z následujících typů zabezpečovacích prostředků v případě, že dojde k loupežnému přepadení. Výsledný účinek zůstane nedotčen a to za přijatelnosti rozmístění potřebných součástí a dále za podmínky řádné funkce. To vše je možno kvůli jejím miniaturním rozměrům, díky nimž jsme schopni vsunout kouřový komplet mezi skutečné bankovky. Po jejich slepení se kouřová bankovka stane lehce přehlédnutelnou.

V praxi většinou bývá, že při výdeji obnosu zloděj sleduje, zdali nejsou vydávány falešné bankovky. Proto vyžadují, aby nebyly ve svazku. Podobným nárokům jsou již bankovky uzpůsobeny. Takovéto bankovky nevyvolávají podezření, a proto nevystavují výdejce riziku. Opustí-li pachatel místo činu, tak se za daný čas aktivuje kouřová jednotka. Projeví se to hustým dýmem, který ve zlomku vteřiny poškodí všechny peníze a především odhalí zloděje.

Ochranná zavazadla pro transport hotovostí jsou vymezena až na několik milionů korun. Důraz se klade na okamžité ochranné případy a to zvláště na řádné zabezpečení pojistkou. Jsou-li obnosy větší, je vhodnější využít bezpečnostních transportérů, které vyhovují přísným normám.

3.3 Převoz

Převoz veškerých peněžních hotovostí a cenin, které dosahují vyšších hodnot, se provádí s využitím opancéřovaných vozidel. Tyto vozidla jsou vytvářena ve specifických podnicích, které již mají značné zkušenosti v tomto oboru a také disponují náležitým certifikátem pro jejich výrobu. V této kategorii od sebe odlišujeme opancéřované osobní automobily a užitkové pancéřové vozy. Osobní vozidla jsou používána pro přepravu chráněných a významných osob. Převoz cenin, finančních hotovostí, cenných papírů, drahokamů a drahých kovů či předmětů mající podobný charakter je pak zajišťován užitkovými pancéřovanými vozy.

Používání pancéřových speciálů nebo luxusních limuzín v soukromém sektoru je velmi omezené vzhledem k pořizovací ceně, která několikanásobně převyšuje cenu běžných vozidel. Absolutním základem je hlavně vyhodnocení bezpečnostních rizik a klientovo bezpečí. To zjistíme z daných podkladů a vytvořené analýzy.

Z tohoto pak vybereme auto, které se hodí ke klientovi. Podle uvedených hledisek dělíme automobily dle odolnosti a podrobujeme je zkouškám.

Zkouška odolnosti

Zkouška odolnosti vozidla se provádí na základě tříd odolnosti. Obvykle se používá alfanumerické označení dle norem BRV 1999 nebo dle NATO STANAG 4569, Euronorm: EN.1063, německé D.I.N. 52290, britské BS. 5051 nebo americké N.I.J. 0108-01 či UL752. Čím vyšší je třída odolnosti a stupeň ochrany, tím jsou váha, cena a provozní náklady vozidla vyšší. Proto musíme zvážit, k čemu a kde vozidlo upotřebíme.

Základní rozdělení pancéřových vozidel

- *Vozidla z tovární produkce*
- *Dodatečná montáž*

Vozidla z tovární produkce

Na výrobu tohoto typu automobilů se specializují převážně silné automobilky, jako jsou např. Audi, BMW či Mercedes-Benz. Vozidla z tovární produkce jsou modifikována a již během výroby upravována tak, že ihned po výrobě o nich můžeme hovořit jako o vozidlech se zvýšenou ochranou. Jedná se především o vozidla, která jsou již předem určena k ochraně V.I.P. osob.

Dodatečná montáž

Jedná se především o vozidla upravovaná ze sériových, standardně dodávaných modelů. Nevýhodou dodatečné montáže je zejména delší čekací doba na dodání vozidla. Ovšem velkou výhodou může být konečná cena vozidla.

Firmy v oblasti transportních vozidel

Nejznámějšími firmami, které se zabývají certifikovaným pancéřováním, jsou PSV-Project Support Vehicle, specializující se převážně na SUV určená pro PSD v Iráku a Afghánistánu, dále firmy TRASCO a STOOF. V České republice je jedna firma zabývající se přestavbou. Jedná se o firmu SVOS se sídlem v Přelouči.

Tuzemským dovozcem pancéřových vozidel je např. společnost Import Volkswagen Group s.r.o., která je schopna zajistit tovární speciály v podobě vozidel od Ingolstadtské automobilky Audi a to v podání limuzín A8L a A6 Security a dále vozidel BMW Security cars společnost Direst sales společnost Autec Group a.s. ^[3]

^[3]Vyhlídal O. *Materiálové zabezpečení transportních vozidel v PKB*. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky, Bakalářská práce, Zlín 2009.

4 POSTUP PŘI PŘEPRAVĚ HOTOVOSTI A CENIN

4.1 Složení posádky

Posádka provádějící přepravu hotovosti a cenin se vždy skládá z řidiče a dalších příslušníků posádky, kteří mají na starost hladký průběh celého převozu. Zodpovídají taktéž za samotný přesun zásilky mezi zákazníkem a vozidlem. Množství členů posádky se odlišuje podle pojistných podmínek a taktéž kritérii dané zásilky (např. rozměry či hmotnost). Kvalifikovaná transportní skupina je zpravidla složena ze 4 základních funkcí a to velitele transportu, řidiče, ochránce a kurýra, přičemž pozice ochránce a kurýra se může měnit podle potřeby.

Pravidlem většinou bývá, že větší počet členů skupiny při transportu zajistí vyšší bezpečnost operace. Vzhledem k tomu, že zaměstnanci tvoří značnou položku výdajů, snaží se SBS přimět pojistitele ke smlouzení takové pojistky, která přinese nejnižší náklady při převozu. Díky těmto okolnostem je třeba, aby přepravce hledal náhrady za člověka a to vyspělejšími technickými vybavením. Však nejvíce rozhodující je tolerance rizika, kterou je pojistitel ochoten podstoupit. Nekomerční přepravy jsou většinou ty, jenž mají největší počet vozidel a členů. Jsou to přepravy pro státní správu nebo ČNB za doprovodu policie České republiky.

4.2 Úkoly a povinnosti skupiny a jednotlivých členů posádky

4.2.1 Transportní skupina

Je potřeba, aby každý člen, který se na přepravě podílí, zachoval naprostou mlčenlivost o době, cílech, trase, druhu, výši, hodnotě přepravy a dalších skutečnostech majících bezprostřední vztah k přepravě. Po celou dobu přepravy musí být zachována zvýšená pozornost a služební kázeň. Každý člen musí být soustředěný, pohotový a musí dodržovat pokyny velitele transportu.

4.2.2 Velitel transportu

Před zahájením transportu musí zkontrolovat každého člena posádky a to jak z hlediska výstroje a výzbroje, tak i z hlediska fyzické připravenosti. Jasnými a stručnými pokyny řídí činnost skupiny dle schváleného plánu. Má za úkol komunikovat

s dispečinkem přeprav a neustále hodnotit bezpečnost celé situace. Velitel přepravy má u sebe záložní klíč od zapalování vozidla.

4.2.3 Řidič

Musí dokonale znát hlavní i záložní trasu přepravy, nejlépe na základě osobního poznání a nejbližší trasu k policii či zdravotnickému zařízení. Nese odpovědnost za dobrý technický stav vozidla, stav nádrže, ostatních kapalin a správné nahuštění pneumatik. Při řízení vozidla musí dodržovat všechna pravidla a pohotově jednat za nebezpečných situací v okolí.

4.2.4 Ochránce

Dokonalá znalost trasy přepravy a jejich možná riziková místa. Provádí pozorování a profesionální krytí po dobu trvání přepravy a musí být připraven k okamžitému použití jeho služební zbraně a to i v místě vozidla.

4.2.5 Kurýr

Ručí za řádné převzetí a předání hotovosti, včetně všech dokladů od ní. Je vybaven spojovacími prostředky a jejich funkčnost kontroluje vždy před zahájením akce. Součástí jeho výbavy je i služební průkaz, kterým se prokáže a současně požádá o identifikaci i přebírajícího. Před tím, nežli mu svěří zásilku, zkontroluje celistvost obalu a uzávěr obalu. Po té, co je vykonána administrace a její kontrola, musí souhlasit též číslo uvedené na obalu. Není-li tak tomu, jsou do předávacího protokolu zapsány dodatečné opravy. Dojde-li k poškození bezpečnostního uzávěru či plomby, má právo přebírající zákazník či jeho zástupce odmítnou přejímku a tato skutečnost je nadále řešena v kooperaci s dispečinkem.^[4]

4.3 Všeobecné zásady přepravy peněz a cenností

Především je potřeba si uvědomit, že na prvním místě je lidský život a to za všech okolností. Při dodržování všech zásad a ustanovení můžeme předejít situacím, které by ohrozily lidský život. Ovšem pokud tato situace přece jen nastane, je pracovník oprávněn

^[4] PROTIVINSKÝ, Miroslav. *Bankovní loupeže: (přepadení bank, peněžních transportů a kriminalita v bankovníctví)*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2001, 279 s. ISBN 80-862-4421-0.

jednat tak, aby ohrožení na životě unikl.

Mezi další obecné zásady se řadí pojištění přepravy cenností, které musí být sjednáno na celou dobu přepravy. Zde platí zásada, že hodnota pojistného plnění musí být vyšší, než je konkrétní hodnota zásilky. Opatření, které souvisí s přepravou, musí splňovat všechna kritéria na bezpečnost stanovené pojistnou smlouvou. Tato smlouva by měla obsahovat pojištění proti fyzické ztrátě a poškození majetku, loupežnému přepadení, zpronevěře, nečestnosti či nedbalosti pracovníka.

Další zásady, jako je například soustředěnost, připravenost, dodržení stanoveného postupu apod., by měly být již samozřejmostí.

4.4 Pravidla při převzetí zásilky

Povinností kurýra je, při přebírání zásilky zkontrolovat, zdali přepravní zavazadlo je v naprostém pořádku a nevykazuje žádné známky poškození. V opačném případě, by tato skutečnost mohla mít vliv na bezpečnost přepravy či hodnotu přepravovaného zboží. Takového zjištění je potřeba za stálé přítomnosti předávajícího prověřit a následně zdokumentovat. Kurýr má oprávnění poškozené zavazadlo odmítnout s tím, že by mohlo mít za následek ohrožení bezpečnosti přepravy. Součástí převzetí zásilky je i předání potvrzení kvitance o převzetí zásilky. Předání zásilky by mělo probíhat v zajištěném prostoru, kde je omezen přístup nežádoucích osob.

4.5 Pravidla při jízdě vozidlem

Pro dostatečnou dynamičnost přepravy by měl řidič vozidla volit plynulý styl jízdy a bez zbytečného upozorňování. Řidiči plyne povinnost dostát cesty, kterou mu stanoví vedoucí a dodržování silničních pravidel.

Úkol posádky je průběžné poskytování informací dispečinku o plnění plánu, jako je např. převzetí zásilky, projetí kontrolního bodu atd.

Transport by měl být souvislý a uskutečňován bez nadbytečných zpoždění. V případě potřeby poskytnutí první pomoci či kontextu zařizování daných úkolů může posádka přerušit transport.

Je-li objekt kamerově monitorován, lze zde provést přestávku v jízdě. V programu transportu je nutno tyto přestávky přesně zaznamenat. Jakákoli změna v plánu přestávek se musí nahlásit na dispečink.

Jen ve zdůvodněných situacích smí členové skupiny vystoupit z vozu a to vždy jen jednotlivec.

4.6 Pravidla při přenosu zásilky

Vzhledem k tomu, že tato část přepravy je nejvíce nebezpečná, musí kurýr, který přenos zásilky zajišťuje, dodržovat všechna stanovená pravidla. Ty se liší podle pohybu kurýra uvnitř budovy nebo venkovním prostorem.

4.6.1 Pohyb uvnitř budovy

Jedná se o bezpečnější způsob přenosu, než je tomu u přenosu ve venkovním prostředí. Kurýr musí perfektně znát objekt, ve kterém je přenos uskutečněn, včetně jeho rizikových míst a únikových cest. Pokud se v budově riziková místa nachází, je potřeba tato místa předem zkontrolovat.

4.6.2 Pohyb venkovním prostorem

K přenosu se nejčastěji využívá bezpečnostní kufr a zde je potřeba si uvědomit, že nejčastějším způsobem útoku, je nečekané vytržení. Kurýr by měl vykonávat přenos zásilky po nejbližší přijatelné trase a neměl by věnovat pozornost nepodstatným jevům nebo se zbytečně zastavovat. Během přesunu je zapotřebí udržovat dobrou distanci od vstupů, rohů, dveří a pochybných míst. Je zde nutnost, aby měl kurýr při zajišťování přesunu pokaždé jednu ruku volnou pro případné použití obranných prostředků. Během čekání by měl udržovat takovou pozici, která mu zabezpečuje dobrý výhled do prostoru, v němž se nachází, nejlépe takovou, kdy se za jeho zády nachází pevná bariéra.

4.7 Pravidla před příjezdem na cílové místo

Transportní skupina by měla těsně před svým příjezdem informovat dispečink cílového místa. A to konkrétně dvakrát. Poprvé cca 5 minut a podruhé minutu před samotným příjezdem. Čímž personál získá dostatek času se na předání dostatečně připravit. Řidič by měl vozidlo přistavit do co možná nejmenší vzdálenosti od cílového místa. A také aby bylo přistaveno do místa, ze kterého bychom mohli předpokládat útok na kurýra.

5 TECHNICKÉ VYBAVENÍ PŘEPRAVNÍ POSÁDKY

5.1 Osobní a dodávková vozidla sériové výroby

Tyto vozidla se využívají především pro přepravu zásilek menších hodnot či v případě utajení prováděné činnosti. Nejsou vybavena žádnými nadstandardními prvky ani vybavením pro zvýšení bezpečnosti posádky popř. přepravované zásilky.

Základní požadavky na takovéto vozidlo:^[5]

- **spolehlivost** – vynikající technický stav,
- **dostatečný výkon** – pro dynamickou jízdu,
- **mohutnost** – uplatnitelná v případě nutnosti prorazit zátaras či odstranit blokuující vozidlo,
- **uzavřená karoserie** – je základním bezpečnostním požadavkem,
- **dojezdová vzdálenost** – schopnost ujet požadovanou vzdálenost bez nutnosti doplňování paliva = další riziko.

5.2 Pancéřovaná vozidla

Vozidla, která byla upravena za účelem vyššího stupně bezpečí. Jedná se především o upravené sériově vyráběné dodávkové vozy. K takovýmto úpravám se nejčastěji používají vozy typu Volkswagen Transporter, Volkswagen T5, Mercedes-Benz Sprinter či Ford Transit. Tyto úpravy zajišťují specializované firmy disponující zkušenostmi a potřebnými certifikáty.

Mezi základní úpravy patří:

- *Pancéřování*
- *Vybavení balisticky odolnými skly*
- *Zesílení ochrany důležitých částí vozu*
- *Vybavení Run-flat pneumatikami*

^[5]Kudla M. *Zabezpečení transportů peněz, drahých kamenů a uměleckých děl*. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky, Diplomová práce, Zlín 2010.

5.2.1 Pancéřování

Základní bezpečnostní prvek balistické ochrany. Ideální stupeň ochrany se zajistí použitím vhodného typu materiálu a jeho mohutností. Právě pro tyto účely se v dnešní době používají ocelové pancíře, keramické pancíře, pancíře slitiny hliníku či titanu a další. Mezi nejpoužívanější patří ocelové pancíře, tvořeny nízkolegovanými oceli, s nízkým obsahem uhlíku. Pro zvýšení balistické odolnosti se používají např. duální ocelové pancíře, složené z více vrstev oceli, kde vnější tvrdá vrstva je určena k deformaci střely a spodní k pohlcení její energie.

Provádí se především pancéřování prostoru pro posádku, nákladového prostoru a krytí spodní části vozu proti účinkům výbušnin.

5.2.2 Vybavení balisticky odolnými skly

Jedná se o tzv. neprůstřelná skla, která můžeme rozdělit do skupin podle struktury a materiálu na vrstvená skla, polykarbonátová skla, a kombinovaná tzv. safírová skla.

Vrstvené sklo je složeno z několika vrstev tvrzeného skla, mezi které je vložena jedna nebo několik plastických polyvinylbutyralových fólií (PVB). Při zásahu dochází k roztržení skla a deformaci projektilu. Ovšem i při zachycení střely může dojít ke zranění a to úlomky skla na vnitřní straně. Tuto skutečnost lze odstranit použitím dvouvrstvého skla na vnitřní straně, které je odděleno od vnějšího, vzduchovou mezerou.

Dalšími v pořadí jsou polykarbonátová skla. U tohoto druhu skla v porovnání s vrstvenými skly nehrozí riziko zranění od tříštícího se skla, dosahují daleko větší pevnosti, menší hmotnosti a mají schopnost zachování své průhlednosti i při zásahu. Nevýhodou je náchylnost na poškrábání.

Velmi často se také používá kombinace skla a polykarbonátu. V takovémto případě je vnější vrstva tvořena z tvrzeného skla a vnitřní z polykarbonátu. Používá se jak těsné provedení, kdy obě vrstvy jsou v těsném kontaktu, tak se vzduchovou mezerou či vrstvou pojiva. Při těsném provedení hrozí vyšší riziko prasknutí. To je odstraněno u provedení se vzduchovou mezerou, ovšem na úkor větší tloušťky.

Safírovým sklem označujeme vrstvená skla, která mají jednu vrstvu tvořenou umělým safírem, tedy uměle vypěstovaným krystalem safíru.

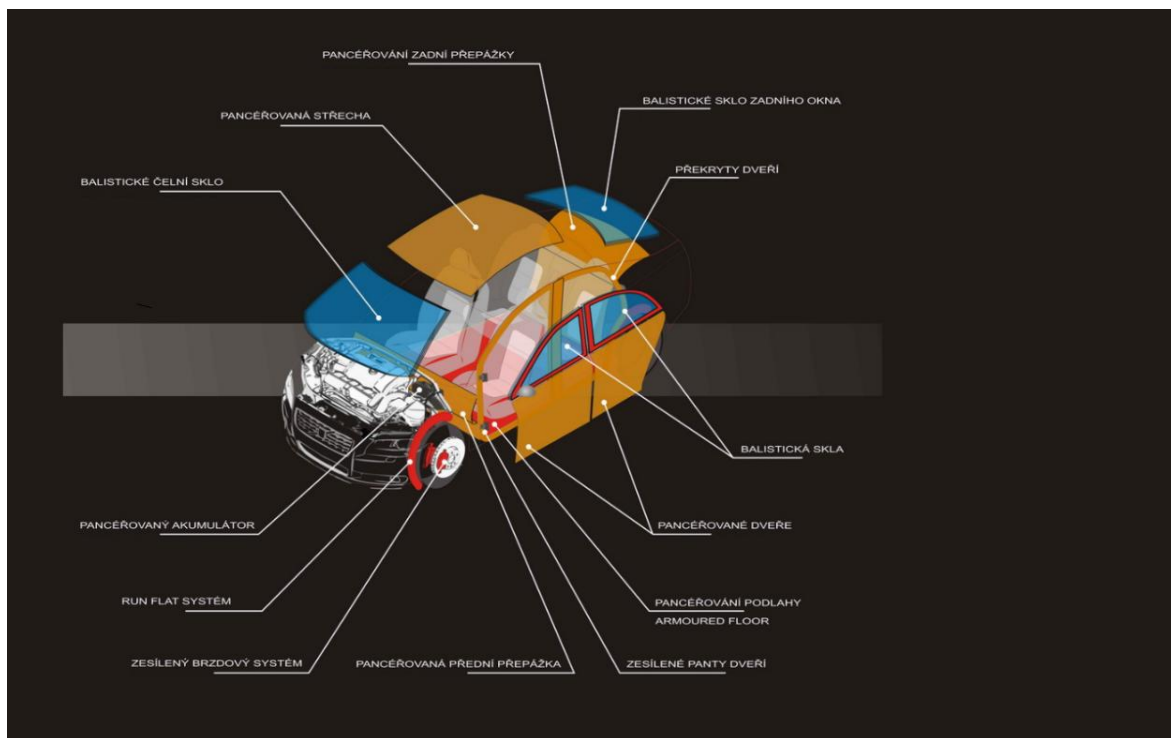


Obr. 1 Neprůstředné sklo ve dveřích automobilu^[6]

5.2.3 Zesílení ochrany důležitých částí vozu

Ochranné kryty či jiné chránící prostředky mají za úkol ochranu těch částí, jejichž poškozením by mohlo dojít k nesprávnému chodu případně úplnému zastavení vozidla. Mezi části vyžadující zvýšenou ochranu patří zejména chladič, palivová nádrž, řídicí jednotka, baterie a další.

^[6]Technik.iHNed.cz [online]. 2005-11-14 [cit. 2012-05-20]. Bezpečí na odolných kolech. Dostupné z WWW: <http://technik.ihned.cz/c3-17202820-800000_d-bezpeci-na-odolnych-kolech>. ISSN 1213-7693.



Obr. 2 Rozmístění ochranných prvků na vozidle^[7]

5.2.4 Vybavení vozidla Run-flat pneumatikami

Takto označené pneumatiky umožňují vozidlu ujet po průstřelu či proražení, v závislosti na hmotnosti vozidla, stylu jízdy a stavu pneumatiky, až 80 km. Což prakticky znemožní pachatelům zastavit vozidlo pouhým poškozením pneumatik.

Pro nouzové dojetí existují dva základní typy pneumatik. První typem jsou pneumatiky, které jsou vybaveny zesílenými bočnicemi, na které se v případě ztráty tlaku rozloží hmotnost vozidla a tím zabrání vyzutí pneumatik. Druhým typem jsou pneumatiky označované jako WHEEL-RIM. Takto označené pneumatiky obsahují speciální obruč uvnitř pneumatiky a ta tvoří oporu pro prázdnou pneumatiku. Zde je zapotřebí speciálních disků kol, na které se tyto obruče montují.

^[7]Armouring SVOS Armoured Vehicles [online]. 2008 [cit. 2012-05-20]. Armouring. Dostupné z WWW: <<http://www.armsvos.cz/en/armouring/>>.



Obr. 3 Pneumatika typu RUN-FLAT^[8]

5.3 Prvky zajišťující vhodnou výstroj a perfektní výzbroj

Jedná se zejména o tyto předměty:

Služební pistole - ráže nejméně 9 mm Luger a 2 náhradní zásobníky s celkovým počtem střeliva 45 ks. Všichni členové přepravní čety musí mít bezpodmínečně stejnou značku a typ služební zbraně, aby ji uměli nejen dokonale ovládat, ale aby i jednotlivé díly zbraní byly kompatibilní mezi sebou. Služební pistoli lze nosit jak v opaskovém nebo stehenním pouzdře, tak i v kapse neprůstřelné vesty. Zásobníky se rozmisťují na oděvu tak, aby při zběžném pohledu nebylo možno určit, kolik náhradních zásobníků strážný má. Je vhodné, aby se přepravní četa dohodla, zda budou mít všichni její členové náboj v komoře, či nikoliv, a tuto zásadu bez výjimky dodržovat.

^[8]Technik.iHNed.cz [online]. 2007-8-13, 2007-8-14 [cit. 2012-05-20]. Pneumatiky RFT: velmi odolné - jenže hlučné. Dostupné z WWW: <<http://technik.ihned.cz/c1-21783420-pneumatiky-rft-velmi-odolne-jenze-hlucne>>. ISSN 1213-7693.

Malá osobní zbraň - je určena jako jedna z posledních možností záchrany života při možném odzbrojení přepravní čety. Nosí se nejčastěji skryta pod neprůstřelnou vestou a výběr jejího typu je ponechán každému na vlastní úvaze. Její ráže by však neměla být menší než 7,65 mm.

Brokovnice – vhodná doplňková zbraň čety. Obvykle se volí brokovnice s největší běžnou ráží a s brokovým střelivem o velikosti broků 7,62 mm, s minimální kapacitou tubusu 5 nábojů. Náhradní náboje mají být nejméně v počtu kompletního přebití zbraně. Z bezpečnostních důvodů není vhodné nosit náboj v komoře brokovnice.

Neprůstřelná vesta – nezbytný doplněk, který je schopen odolat běžnému střelivu 9 mm Luger. Ve směrnici pro službu má být stanoveno, kdy musí mít příslušníci čety neprůstřelnou vestu na sobě (zda i během transportní jízdy, nebo pouze při opuštění vozidla). Pro řidiče vozidla jsou vhodnější lehčí. Vesta by měla mít na přední straně více kapes.

Přilba – její nošení má řadu příznivců a odpůrců. Příznivci argumentují tím, že přilba ochrání strážného před úderem útočnicka do hlavy, nebo z větší části eliminuje útok plynovým sprejem. Praxe však ukazuje, že dobrý strážný a sehraná posádka vozu nemůže dopustit, aby se podezřelá osoba přiblížila ke strážnému na takovou vzdálenost, aby mohla použít jmenovaného útoku. Ovšem zápory nošení přilby, jakými jsou její hmotnost, omezení výhledu a snížení přijímat zvukové vjemy, se nadřazují argumentům k jejímu používání. Jako vhodnější alternativa se jeví její nahrazení čepicí se štítkem.

Stejnokroj – vhodný je vojenský stříh tmavé barvy, vyrobený z odolných materiálů a označený názvem bezpečnostní služby. Používání krycích kukel se nedoporučuje, neboť v případě střetu, by mohlo dojít k záměně některého z členů čety se zločinci a tak v následné přestřelce i mezi četou a ochranou objektu či policií ČR.

Obuv – nejlépe je volit mezi různými typy „kanad“ nebo kotníkovou sportovní obuví. Její výběr ovlivňují především takové faktory, jakými jsou např. možnost dobrého a bezpečného běhu v terénu, překonávání různých překážek, ale i ze zdravotního hlediska při jejich nošení.

Rukavice – z měkké kůže by měl používat každý strážný. Brání kůži, jak při manipulaci s nákladem, tak při výstřelu v rychlosti špatně uchopenou zbraní, nebo při boji. Při použití rukavic však strážný musí dokonale zvládat i střelbu a přebíjení zbraně.

Plynová maska – na kterou se často zapomíná, ta však může v nejedné situaci odvrátit porážku přepravní čety. Použití chemických prostředků mohou patřit mezi způsoby, jak posádku vozu zneškodni bez toho, aby byli pachatelé obviněni z vraždy. Plynové masky bývají umístěny v bedně uvnitř pancéřového vozu s již nasazenými filtry a připravené k co nejrychlejšímu použití.

Pouta – sice potřebná pomůcka, ale v tomto případě by je příslušníci posádky neměli mít na vlastním opasku. Mohou být dvousečnou zbraní, takže mohou jimi být spoutáni sami připravovatelé. Je vhodnější mít pouta uložena ve vozidle a použít je, až v případě likvidace útočníka. Klíček od pout by měl mít každý uschován u sebe.

Kasr – (obraný plynový sprej), umísťuje se na oděv do koženého pouzdra, které lze snadno odtrhnout. Nevhodně nošený kasr se stává nebezpečný pro celou posádku. Nejpoužívanější náplní obraných sprejů je CS plyn a CN plyn. Osoby se sníženou citlivostí k bolesti nebo pod vlivem alkoholu a drog, mohou účinkům náplně CS a CN odolávat. Ale proti třetímu základnímu plynu v řadě, kterým je plyn OC, nelze získat imunitu. Způsobuje téměř okamžitě opuchnutí očí a dýchacích cest, pálení očí, hrdla a zasažené kůže. Je nutné vědět, jaký plyn, nebo jaké poměry různých směsí těchto tří plynů, užívaný sprej obsahuje.

Identifikační štítek – s vyznačenou krevní skupinou a základními údaji o zdravotním stavu. Tato drobnost, nejčastěji nošená na řetízku kolem krku, může při zranění pomoci doslova zachránit život.

Hodinky – nastavené na velitelský čas, jsou samozřejmým vybavením každého strážného.

Doplňkové vybavení vozidla – vybavená lékárnička, náradí na opravu základních závad automobilu, náhradní pneumatiky, 2 sněhové hasicí přístroje, malý fotoaparát a křída.

Svítilna – neměla by chybět v příslušenství každého vozidla.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 ČASTÉ CHYBY PŘI PŘEPRAVĚ

6.1 Obecně časté chyby při přepravě

Nedostatečná příprava posádky

Nedostatečně připravená posádka může značně snížit bezpečnost a zkomplikovat průběh celé přepravní akce. Celá posádka musí být připravena jak po stránce obecné, tak i po stránce přípravy na konkrétní situaci. Zatímco obecná stránka přípravy spočívá v proškolení jednotlivých členů posádky jak se zachovat v typizovaných situacích a činnostech. Konkrétní připraveností pak máme na mysli seznámení se s úkoly, které budou provedeny během konkrétní přepravy, dokonalou znalost přepravní trasy a objektů.

Nedodržení zásad přepravy

Posádka svým neuváženým jednáním a vědomým porušováním pravidel si mnohdy ulehčuje službu, ovšem důsledkem takového jednání pak může být snížení bezpečnosti. Typickým příkladem bývá změna přepravní trasy, kdy dojde k jejímu zkrácení, nebo přenos více bezpečnostních zavazadel najednou.

Snížení nákladů na úkor bezpečnosti

Některé soukromé bezpečnostní služby se snaží v rámci konkurenčního boje přilákat zákazníky nízkou cenou za přepravu peněz a jiných cenností. Ovšem aby SBS dosáhly určitého zisku, sníží neadekvátním způsobem náklady na přepravu. Minimalizace nákladů se projeví především při obsazení personálu, kdy se sníží počet členů, nebo snížením nasazených technických prostředků. To vše vede ke snížení nákladů, ovšem na úkor bezpečnosti přepravy, což je samozřejmě špatně.

Chybná manipulace s vozidlem

Přepravní vozidlo nesmí být odstaveno bez dohledu na veřejně přístupném místě, kde by mohlo dojít k neoprávněné manipulaci s tímto vozidlem.

Řidič by s vozidlem neměl zastavit na nepřehledném místě, ale naopak vždy tam, kde bude mít dobrý přehled o dění celé situace. Parkování vozidla by mělo být provedeno v dostatečné vzdálenosti od nepřehledných částí budov, odkud by mohl hrozit případný útok pachatele.

Pravidelnost

Velmi častou chybou je přeprava, která se stále opakuje se stejnou pravidelností obdobným způsobem. Pachatel má tak možnost si udělat dokonalý přehled a tím si vytvořit dokonalý plán na útok.

6.2 Chyby při přepravě konkrétních členů posádky

Chyby řidiče

Chyba je, když řidič nezná hlavní ani náhradní trasu, protože jinak se nemůže připravit na to, co na ní může být nachystáno. Určitě by měl znát cestu k nejbližšímu policejnímu útvaru a zdravotnickému zařízení. Další z chyb, jež se může řidič dopustit je, když před jízdou nekontroluje technický stav vozidla a také jestli je dostatečně naplněna nádrž. Pro dosažení maximálního výkonu motoru je nutné jej 15 minut před začátkem přepravy zahřát. Řidič musí být také proškolen, aby se aktivně podílel na pozorování okolí při přepravě zásilky do auta.

Chyby ochránce

Také musí znát podrobně cestu přepravy. Každá nepozornost může spustit doslova vlnu nečekaných událostí, které je pak již velmi složité řešit. Ochránce nesmí během přepravy zahálet a další z chyb je, když nemá připravenou zbraň a to ve stavu dovolující její okamžité použití.

Chyby kurýra

Kurýr nese velkou zodpovědnost. Provádí veškerou manipulaci s bezpečnostním zavazadlem a zodpovídá za převzetí zásilky včetně příslušných dokladů. Jak ostatní, tak i on, musí pozorovat během přepravy okolí. Je vybaven spojovacím prostředkem, kterým se dorozumívá s centrálním dispečinkem. Musí jej vždy přezkoušet před odjezdem a dále musí informovat centrálu po dobu jízdy.

Chyby ve společných povinnostech

Ani jeden z členů posádky se nesmí dopustit toho, že nezachová mlčenlivost o citlivých údajích týkajících se převozu. Citlivými údaji se především rozumí doba, trasa a cíl přepravy, či výše hodnoty přepravované zásilky. Dalším vážným přestupkem je, když se jednotliví členové posádky dostanou před pracovní dobou do stavu, který jim neumožní

se plně koncentrovat na jejich výkon. Snížená koncentrace pak může vést ke vzniku krizové situace.

Chyby, jež se může dopustit vedoucí

Velitel transportu, stejně jako ostatní členové skupiny, musí ke své práci přistupovat velice zodpovědně a stejně tak plnit i své úkoly. Velkou chybou je, pokud nekontroluje úplnost a funkčnost vybavení a to u všech členů posádky. Musí plně respektovat nařízení a řídit se všemi předem stanovenými pravidly. Musí být připraven na vznik mimořádných situací, které mohou nastat při transportu, a musí být schopen na ně, jako vedoucí skupiny, patřičně zareagovat. Veškeré takovéto události musí neprodleně nahlásit centrálnímu dispečinku. Další veliké chyby se dopouští, pokud u sebe nemá náhradní klíč od zapalování.

7 PŘEHLED NĚKTERÝCH PŘEPADENÍ TRANSPORTNÍCH VOZIDEL V ČR

- **500 milionů korun. 1. 12. 2007.** Policie má podezření, že peníze v hotovosti z budovy agentury odcizil jeden z pracovníků bezpečnostní agentury Group 4 Securitas.
- **153 milionů korun. 16. 9. 2002.** Na Evropské třídě v Praze 6 přepadli zřejmě tři ozbrojení lupiči, oblečení v policejních uniformách, obrněný vůz bezpečnostní agentury Group 4 Securitas, který převážel peníze ze Citibank. Ze spáchání této trestné činnosti jsou podezřelí mj. i členové Berdychova gangu. Vyšetřování bylo odloženo.
- **77 milionů korun. 9. 8. 2006.** Skupina pěti ozbrojených lupičů oblečena v policejních kombinézách přepadla nedaleko Slavkova u Brna bezpečnostní vůz agentury Brinks C. L. Pachatelé využili vozidlo označené symboly Policie ČR, které využili k zastavení přepravní dodávky. Policii se nepodařilo pachatele ani peníze vypátrat a v únoru 2008 byl případ odložen.
- **76 milionů korun. 17. 1. 2008.** U čerpací stanice nedaleko Sedmihorek na Semilsku přepadli ozbrojení pachatelé dodávku agentury Fenix. Řidič vozidla po dohodě s komplici zastavil u čerpací stanice, nechal odemčené vozidlo a odešel. Pachatelé si peníze odnesli v přepravních boxech. Soud uložil dvěma pachatelům trest ve výši deseti let vězení. Řidiči přepravního vozu uložil trest ve výši pěti let vězení.
- **30 milionů korun. 8. 3. 2006.** Údajně ozbrojený lupič přepadl vůz bezpečnostní agentury Fenix převážející peníze z banky. Podle pozdějších zjištění se ukázalo, že za přepadením stáli dva zaměstnanci agentury, kterým soud uložil trest ve výši deseti let vězení.
- **27 milionů korun. 16. 9. 2004.** Auto bezpečnostní agentury Securitas ČR bylo přepadeno ve Frenštátě pod Radhoštěm na Novojičínsku. Vyšetřováním se podařilo prokázat fígování loupeže zaměstnanci přepravní agentury. Soud je poslal na 7 a 6,5 let do vězení.
- **24,7 milionů korun. Prosinec 2003.** Pracovník bezpečnostní agentury Securitas zinscenoval u Ostopovic na Brněnsku přepadení služebního vozidla. Hlavního pachatele soud poslal na sedmnáct let do vězení.

- **23 milionů korun. 2. 8. 1995.** Skupina pachatelů odcizila peníze z přepravního vozidla bezpečnostní agentury Fenix na cestě z Brna do Prahy převážených České spořitelně. Krádež měli na svědomí zaměstnanci bezpečnostní agentury Fenix a další lidé na ně napojení.
- **16 milionů korun. 28. 1. 2005.** Trojice ozbrojeným mužů přepadla ve Frýdku-Místku vůz bezpečnostní agentury Securitas. Pachatele podezřelé z loupeže dopadla Policie v dubnu 2005.
- **8,4 milionů korun. 26. 6. 2009.** Tři maskovaní ozbrojení muži přepadli v Budějovické ulici v Praze přímo před budovou pošty vůz bezpečnostní agentury G4S. Přepravní dodávka byla zablokována jiným vozidlem a při přepadení došlo ke zranění člena posádky el. paralyzérem. Trojici pachatelů podezřelých z loupeže Policie zatkla počátkem srpna 2009.
- **6 milionů korun. Srpen 2006.** U nádraží v Kladně pachatelé přepadli posádka vozidla bezpečnostní agentury Brinks C. L., která právě doplňovala peníze do bankomatu. Pachatelé přinutili posádku nastoupit zpět do vozu a odjet do lesa za město.
- **24. 3. 2006.** Několik ozbrojených mužů přepadlo transportní vozidlo přepravující peníze z pivovaru u Prahy. Při přepadení došlo k postřelení jednoho z mužů a celková škoda vznikla ve výši několika milionů korun.

8 CHARAKTERISTIKA PACHATELŮ LOUPEŽNÉHO PŘEPADENÍ

Pachatele loupežného přepadení můžeme dělit podle několika kritérií. Nejčastěji však podle toho, zda tuto trestnou činnost páchají jednotlivě jako amatéři či profesionálové, nebo jako členové organizované skupiny.

8.1 Útok jednotlivce

Loupežné přepadení může být provedeno jednotlivcem jako spontánní čin. Jedná se většinou o pachatele amatéry, kteří si dopředu nepřipravují žádný podrobný plán, nezjišťují si žádné informace a jejich jednání a způsob chování při přepadení je v podstatě reakcí na situaci, která vyplyne během této trestné činnosti. V tomto případě pachatele většinou láká vidina či aktuální potřeba zajistit si dostatečný obnos peněz. Úspěšnost těchto pachatelů je, při dodržení veškerých postupů a zásad pro přepravu, velice mizivá.

Druhou skupinou pachatelů, kteří útočí samostatně, jsou pachatelé profesionálové. Tito pachatelé bývají mnohem nebezpečnější, protože jejich činnost bývá založena na systematické přípravě celé přepadové akce. *Tato příprava je obvykle zaměřena na:*

- vytipování objektu přepadení,
- dokonalém naplánování způsobu přepadení,
- znalosti únikových cest z místa činu,
- znalosti prostředí, ve kterém se pachatel chystá provést přepadení,
- technickém vybavení pachatele,
- vytipování si vhodného úkrytu a úschovny kořisti,
- zajištění si alibi,
- legalizaci výnosu.

8.2 Útok organizované skupiny

Vzhledem k náročnosti provedení loupežného přepadení jsou útoky organizovaných skupin tím nejčastějším způsobem uskutečnění této trestné činnosti. Počet členů organizované skupiny bývá obvykle kolem tří až čtyř. Nicméně tento počet nemusí být zdaleka konečný, protože ostatní pachatelé se mohou nepřímo podílet na organizaci přepadení.

Činnost organizované skupiny bývá obvykle založena na:

- sehranosti všech členů skupiny,
- dělbě práce,
- rozdělení dle funkcí,
- zajištění dokonalého plánu,
- zajištění technického vybavení,
- průběžném získávání informací o objektu přepadení.

9 PŘÍPRAVA ÚTOČNÍKŮ NA PŘEPADENÍ TRANSPORTU

Z praxe a z analýzy výsledků, ve kterých došlo k přepadení transportu, vyplývá, že této trestné činnosti vždy předcházela důkladná příprava pachatelů. Jedná se zejména o získávání informací o přepravě a následným naplánování přepadení do nejmenšího detailu.

9.1 Získávání informací o přepravě

Příznakem takovéto aktivity může být:

1. *Pronikání do prostředí peněžních ústavů nebo soukromých bezpečnostních služeb*

- získávání veškerých informací o přepravě z různých zdrojů (odposlechy hovorů, vnitřní předpisy o přepravě),
- odhady výše tržeb v jednotlivých obdobích, resp. kdy je množství přepravovaných peněz nejvyšší a kdy nejnižší,
- kontakty s pracovníky, kteří jsou nositeli informací o přepravě,
- získání zaměstnání u SBS za účelem získávání informací o plánované přepravě.

2. *Vnější pozorování a sledování*

- zjištění způsobu a organizace transportu,
- sledování přepravních tras a vytipování vhodných míst pro přepadení,
- záznam veškerých časových údajů pro jednotlivé jízdní trasy,
- obeznámením se s místem činu
- naplánování únikových cest^[4]

9.2 Naplánování přepadení

Jedna z nejdůležitějších činností pachatelů, která předchází přepadení transportu. Strategie loupežného přepadení transportu vychází z intenzivního a velice důsledného plánování. Součástí dokonale vypracovaného plánu je i obstarání veškerých prostředků nezbytných k přepadení. Jedná se zejména o dopravní prostředky, maskovací prostředky a zbraně.

^[4] PROTIVINSKÝ, Miroslav. *Bankovní loupeže: (přepadení bank, peněžních transportů a kriminalita v bankovníctví)*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2001, 279 s. ISBN 80-862-4421-0.

Profesionální pachatelé nejčastěji používají odcizená motorová vozidla. A to jak osobní, tak nákladní. Za pomoci těchto vozidel pak plánují například to, jakým vozidlem odjedou z místa činu, kterou cestou se vydají a kam, zdali budou přestupovat do dalších vozidel, na jakém místě a jakým způsobem tuto činnost provedou.

Každý plán přepadení obsahuje informace o tom, kdo, kde, kdy a co bude přesně dělat, tedy o dělbě práce. Dále které vozidlo bude použito, kdy, odkud, kam a kdo s ním pojedou, jakým způsobem bude vybaveno, jaké úkoly bude plnit na místě činu, kam a s kým vozidlo odjede.

V neposlední řadě je předmětem přípravy přepadení také vhodně zvolený úkryt pro odcizené peníze, informace o tom, kde se bude nacházet poslední útěkové vozidlo, kdo, kdy a kde se zbaví přepravních schránek a kdo, popř. jakým způsobem, obstará zničení maskovacích prostředků.

V mnoha případech je plán přepadení na takové úrovni, že zajišťuje alibi pro každého z pachatelů.

9.3 Způsoby přepadení peněžních transportů

Nejčastějšími a nejzákladnějšími způsoby přepadení peněžních transportů jsou:

- využití tzv. chodníkového rizika,
- zablokování transportního vozidla na veřejné komunikaci,
- využití zastavení vozidla ze standardních důvodů,
- jiné způsoby.

Využití tzv. chodníkového rizika

Pachatelé využijí okamžiku, kdy se členové přepravní skupiny vyskytují mimo přepravní vozidlo. Tento druh přepadení mohou využít ihned poté, co posádka opustí vozidlo, v objektu, kam se peníze převážejí a následně přenášejí, nebo při návratu k vozidlu, do kterého peníze nakládají.

Zablokování transportního vozidla na veřejné komunikaci

Pachatelé v tomto případě se snaží vybrat co možná nejvhodnější místo. Kritériem výběru vhodného místa pro přepadení transportu bývá především přítomnost

nedaleké dálnice s možností nelegálního vjezdu na ni, okolí, nezajištěno bezpečnostními kamerami a ve většině případů málo frekventované místo.

Zablokování transportního vozidla provedou pachatelé odcizenými vozidly a přinutí posádku k vydání zásilky. V některých případech pachatelé využijí těžkých zbraní či výbušnin k proniknutí do transportního vozidla. Posádka vozidla bývá přinucena opustit vozidlo a lehnout si na zem v takové vzdálenosti, aby pachatelé měli dostatečný přehled o jejich činnosti.

Využití zastavení vozidla ze standardních důvodů

V tomto případě pachatelé využívají situace, kdy řidič přepravního vozidla reaguje na standardní situace silničního provozu. Zejména zastavení na křižovatce či u železničního přejezdu, případně za účelem doplnění palivové nádrže. Tento způsob přepadení vozidla není pachateli příliš využíván, neboť si dopředu nemohou připravit podrobný plán o způsobu a místě přepadení.

Jiné způsoby

Jedná se zejména o situace, kdy se pachatelé vydávají za jiné osoby, například za policisty předstírající dopravní kontroly, nebo kdy pachatelé předstírají běžně vídané situace na silnicích, např. předstírání dopravní nehody či fingované práce na vozovce.

10 ZPŮSOB CHOVÁNÍ PŘEPRAVNÍ POSÁDKY PŘI PŘEPADENÍ TRANSPORTU A HLAVNÍ POŽADAVKY NA CENTRÁLNÍ DISPEČINK

10.1 Způsob chování při přepadení transportu

Základní pravidla a chování při přepadení transportu:

- snaha o zachování si chladné hlavy a ovládnutí reakcí,
- nejednat unáhleně, nevystavovat se zbytečnému riziku, ze kterého by mohla vzniknout nebezpečná situace pro celou přepravní osádku,
- snaha o zapamatování si poznávacích rysů pachatelů, případně jejich vozidel,
- spustit tichý poplach (pokud to situace a možnosti dovolují),
- jeli to možné a pouze za předpokladu, že pachatelé nejsou ozbrojeni těžkými zbraněmi, spustit zvukový poplach
- vytvořit si poznámky, které později poslouží při rekonstrukci činu
- předání jasné, stručné a výstižné zprávy centrálnímu dispečinku o stavu akutní situace.

Dodržením těchto základních pravidel snížíme případné ohrožení na životech posádky transportního vozidla při jeho přepadení. Bezmyšlenkovité, unáhlené či nepředvídatelné jednání by mohlo zapříčinit vyprovokování pachatelů k použití zbraní proti členům posádky.

10.2 Způsob chování při přepadení transportu střelbou

V případě, že pachatelé použijí palné zbraně k přepadení transportu, musí přepravní posádka dodržet těchto zásad:

- bez prodlení podat zprávu centrálnímu dispečinku a Policii ČR,
- okamžitě ze zóny ohrožené střelbou ujet,
- v případě, že nelze tento prostor opustit, je potřeba zastavit a využít vozidlo tak, aby sloužilo jako krytí před střelbou,
- opustit vozidlo a využít jej právě jako kryt před střelbou a zároveň za ním zaujmout pozici pro střelbu,

- v případě, že střelba pokračuje i po zastavení vozidla, opětovat střelbu ihned po jeho opuštění,
- pokud jsou ozbrojeni alespoň dva členové posádky, střídají se ve střelbě,
- pozice za vozidlem je jen přechodná, je potřeba se přemístit na bezpečnější místo,
- při pohybu do bezpečnějšího krytu se členové posádky pohybují jeden po druhém za doprovodu krycí palby,
- snaha o udržení situace v rámci možností až do příjezdu výjezdové skupiny či policie.

Při přepadení transportu, kdy pachatelé použijí střelné zbraně, se přepravní posádka dostává do velice nebezpečné situace, na kterou musí, podle příslušných zásad, okamžitě zareagovat. Při dodržení veškerých zásad je možné dosáhnout snížení případných škod, ale především zajištění ochrany lidského života členů přepravní skupiny, což je vždy na prvním místě.

10.3 Hlavní požadavky na centrální dispečink v rámci PPC

Vedoucí přepravy vykonává důležité funkce před samotnou přepravou, během ní a po jejím skončení. Je tím, kdo provádí kontrolu správnosti přepravy a na koho se přepravní posádka obrací.

Úkoly před přepravou

- naplánování denních jízd,
- personální zajištění,
- zajištění vhodné výzbroje a výstroje,
- nasazení zajišťovací skupiny.

Úkoly během přepravy

- být ve spojení s posádkou a vyřizovat zprávy,
- podávat informace o změnách v plánu, o stavu dopravy apod.,
- přijímat opatření při vyhlášení poplachu.

Úkoly po skončení přepravy

- odebrání a kontrola předmětů a listin vydaných před jízdou,
- kontrola dokumentů potřebných při předávání a přebírání peněz,
- zanalyzovat průběh uskutečněné přepravní akce,

- naplánování jízd pro příští dny,
- přesvědčit se o připravenosti personálu a vozidel na nejbližší přepravní akci.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo seznámení odborné veřejnosti či zájemců o tuto problematiku s otázkami transportu peněžních hotovostí. Aby bylo možné splnit především bezpečnostní kritéria týkající se přepravy, je zapotřebí projít několika fázemi. Od výběru pracovníků přes taktické zásady až po technické vybavení.

V teoretické části jsou uvedeny veškeré požadavky, zásady, pravidla a způsoby, které je potřeba striktně dodržovat při transportu peněžních hotovostí. Zkrátka vše, co má za následek zvýšení bezpečnosti a zároveň minimalizaci rizika při přepravě. Je důležité, aby všechna pravidla do posledního detailu byla dodržena, obzvlášť jedná-li se o činnost s tak vysokým rizikem, jakým je transport peněžních hotovostí bezpochyby. Celá přepravní akce musí být pečlivě naplánována, neboť vypadnutí byť jen sebemenšího článku, může mít za následek obrovské škody, které se mohou vyšplhat až do ztráty několika milionů korun.

V této části je tedy obsažen ucelený přehled veškerých taktických postupů a technických vybavení. Ovšem alfou a omegou v této oblasti je stále bezpochyby člověk.

Právě na pracovníky SBS jsou kladeny nemalé nároky, co se týče především jejich zdravotního či duševního stavu a taktéž fyzických dispozic.

Psychologické požadavky na pracovníky PKB jsou v tomto případě obrovské a skutečně jen prověřená osoba může být zaměstnána v oblasti přepravy peněžních hotovostí. Při výběru pracovníků se společnosti rozhodují na základě posudku lékařského či psychologického vyšetření, které odhalí veškeré duševní poruchy či nevhodné charakterové vlastnosti uchazeče. A právě tyto základní kritéria jsou rozhodující pro získání zaměstnání.

Další otázkou je utajení informací o transportu. V této části je potřeba dodržovat přísná pravidla a zásady. Především se jedná o zásady: co sdělíme, jak to sdělíme a komu. Tyto zásady a pravidla by měly být dodržovány všemi členy organizačního a realizačního týmu přepravy. Pokud dojde k úniku těchto informací, či jen k podezření z jejich úniku, je nezbytné, aby byly zásadní informace neprodleně změněny.

Teorie a její zásady, pravidla a veškerá ustanovení jsou mnohdy rozhodující a velice důležité, ovšem s praktickými zkušenostmi a znalostmi se procento úspěšnosti transportu ještě více navyšuje.

Například z častých chyb, které vznikají při přepravě peněz a které jsou zmíněny v praktické části, je potřeba se poučit a příště se jich vyvarovat, což se v současné době děje stále častěji. Říká se totiž, že z chyb se člověk učí, i když v tomto případě se za každou chybu platí draze. Při patřičném poučení nám právě vzniklá chyba v minulosti může alespoň v budoucnu zamezit dalším a třeba i vyšším ztrátám.

V další části bakalářské práce je uveden stručný přehled některých přepadení transportních vozidel, seřazený od nejvyšší odcizené částky. Ve výčtu přepadení je tedy uvedena odcizená částka, datum loupežného přepadení a jeho krátký popis. Zde si můžeme například všimnout a znovu se přesvědčit o tom, že transport peněžních hotovostí představuje skutečně obrovské riziko. Posádka přepravního vozidla bývá obvykle přepadena ozbrojenými pachateli či pachatelem, který se nezdráhá zbraň proti posádce použít. A právě v těchto situacích mnohdy dochází k ohrožení života všech zúčastněných osob.

I přes fakt, že stále velmi často dochází k loupežným přepadením, je třeba hodnotit, na základě zjištěných poznatků, současný stav v oblasti přepravy finančních hotovostí jako relativně pozitivní. Rozvoj technologií, který se rovněž přenesl i do této oblasti, má za následek zvýšení bezpečnosti a snížení rizika při transportu. Kladně lze hodnotit užší spolupráci SBS s policií ČR či novelu živnostenského zákona (zákon č. 292/2009 sb. a 274/2008 sb.), která řeší problematiku minimálního vzdělání a odbornou způsobilost v této činnosti.

Všechna tato opatření jsou pro danou oblast přínosem, ovšem stále jsou zde nedostatky, nad kterými je potřeba, v rámci zlepšení současného stavu, se patřičně zamyslet.

Asi největší slabinou v této oblasti, dle mého názoru, je současná finanční situace. Jednou z možných a adekvátních cest, jak zlepšit finanční stav, je navýšení cen za přepravu. Jak už bylo řečeno v úvodu, je nezbytné vyvážit vysoké riziko s přiměřeným ziskem.

Zvýšením zisku z transportu bychom získali více finančních prostředků, které by se daly využít ke zlepšení současného stavu v této oblasti. Bylo by možné dovolit si kvalitně proškolený personál, což bude mít následně vliv na zlepšení taktiky. Získané finanční prostředky by bylo také možné použít pro pořízení moderní techniky, která je pro zlepšení úrovně přepravy finančních hotovostí nezbytná.

Současný stav by se dal také zlepšit zachycením dalšího technického či elektrotechnického vývoje. Například v oblasti balistické ochrany využitím nových materiálů, zdokonalení online monitoringu či dosažení vyšší bezpečnosti a ochrany před odposlechy při komunikaci.

Ovšem i přes to, že v dnešní době bylo dosaženo mnoha efektivních technik a metod a technická vybavenost je na velmi vysoké úrovni, nesmíme zapomínat na to, že hlavní roli hraje stále lidský faktor. Vyškolení pracovníci i po dlouholeté praxi musí stále počítat s možností vzniku nežádoucí situace a je třeba, aby byli neustále ve střehu a přísně dodržovali stanovené normy a předpisy. Právě jejich dodržování přispívá určitou mírou ke zdárnému výsledku celé operace.

ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ

The goal of this bachelor thesis is to provide information about money transportation. In order to provide good safety it is necessary to pass several safety phases – from good hiring process of security employees, specification of tactical rules till technical equipment.

In the theoretical part are mentioned all requirements, rules and manners, that are necessary to be strictly followed during the cash transportation. It is necessary to follow all rules that increase safety and minimize risks during the transport. It is important to follow all rules exactly as specified, especially in case of high risk operations such as transportation of finances. Whole operation must be well planned because even slight deficiency in the plan might result in loss of millions of crowns.

In this part is thus included overview of all tactical procedures and description of technical equipment. Nevertheless the most important aspect without doubts is human.

The mental and physical requirements when hiring an SBS employee are strict.

Psychological requirements when hiring PKB employees are very high and truly only verified person can be hired for a financial transport. During the hiring process companies decide upon psychological and eventually medical assessment that reveals all mental disorders or characteristics not suitable for this kind of work. And these are the main decision criteria in the hiring process.

Another question is data classification. It is necessary to strictly follow specified rules. Especially we are talking about *what information we provide, how do we provide the information* and *who do we provide the information to*. These rules should be followed by all members of the team. If the classified information leak or it is suspected that classified information may have leaked, it is necessary to change the information immediately.

Rules and regulations are usually were important, nevertheless experience increases the changes of a successful transport.

For example it is necessary to learn from mistakes and avoid mistakes mentioned in the practical part. And if not possible, all experienced mistakes from the past should help us to minimize the risks in the future.

In the next part of this bachelor thesis is mentioned brief overview of some of the assaults on cash-in transit vehicles, ordered descending by the amount of stolen money.

Each assault in the overview contains the amount of money that was stolen, the date of the assault and a short description. This overview proves that cash transport is highly risky task. Transport crew is usually attacked by one or more armored attackers, who do not hesitate to use a gun against them.

Even though attacks on cash transports are quite common, it is necessary to say that upon our findings the current state of the cash transport is satisfying. New and better technologies used in this area are one of the causes of increased safety and reduction of risks. Another positive factor is tighter cooperation of SBS with police of Czech Republic or law amendment (law no. 292/2009 sb. a 274/2008 sb.) that defines the minimal required education and experience in this area.

All such measures improve the security nevertheless there are still deficiencies that are necessary to be discussed in order to make the current situation even better.

One of the main deficiencies is, according to me, current financial situation. One way how to improve the financial situation is to higher the price of the transportation. As mentioned already before it is necessary to compensate the high risk with an adequate profit.

By increasing the income we would obtain more finances that could be used to improve the current situation. We could recruit better qualified staff resulting in better tactics. Moreover we could afford modern and better equipment.

Current situation might be improved also by using newer technologies, both technical and electronical. That is for example in the area of ballistic safety using new materials, improvement of online monitoring or protection from eavesdropping.

Even though we have many effective techniques and methods and we use high quality equipment, it is important to realize that the main factor is still a human-being. Trained staff, also including experienced employees, has to permanently count with unexpected events. Therefore it is necessary that they strictly follow all regulations and rules all time.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BRABEC, Frantisek. *Hlídací služby*. Praha: Eurounion, 1995, 259 p. ISBN 80-858-5812-6.
- [2] KUDLA, Martin. *Zabezpečení transportů peněz, drahých kamenů a uměleckých děl*. Zlín, 2010. Diplomová práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky.
- [3] LAUCKÝ, Vladimír. *Technologie komerční bezpečnosti II*. Vyd. 2. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2007, 123 s. ISBN 978-80-7318-631-9.
- [4] PROTIVINSKÝ, Miroslav. *Bankovní loupeže: (přepadení bank, peněžních transportů a kriminalita v bankovníctví)*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2001, 279 s. ISBN 80-862-4421-0.
- [5] Vyhlídal, Ondřej. *Materiálové zabezpečení transportních vozidel v PKB*. Zlín, 2009. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

- CN Chloracetofenon.
- CS Chlorbenzalmalodinitrilem.
- PKB Průmysl komerční bezpečnosti.
- SBS Soukromá bezpečnostní služba.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1 Neprůstředné sklo ve dveřích automobilu</i>	<i>36</i>
<i>Obr. 2 Rozmístění ochranných prvků na vozidle</i>	<i>37</i>
<i>Obr. 3 Pneumatika typu RUN-FLAT</i>	<i>38</i>