

Problematika profesní obrany v automobilu v rámci průmyslu komerční bezpečnosti

Ondřej Lapčík

Bakalářská práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej Lapčík**
Osobní číslo: **A11032**
Studijní program: **B3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Problematika profesní obrany v automobilu v rámci průmyslu komerční bezpečnosti**

Zásady pro vypracování:

1. Seznamte s problematikou situací profesní obrany v souvislosti s automobilem a s prostředím průmyslu komerční bezpečnosti.
2. Specifikujte pracovní pozice, využívající v rámci PKB automobil k plnění pracovních povinností.
3. Analyzujte nejčastější situace profesní obrany, související s automobilem a s pracovníky PKB, směrem k formám útoku a možnostem obrany.
4. Popište úspěšné a neúspěšné způsoby řešení vybraných situací profesní obrany v uvedených souvislostech.
5. Zpracujte návrh základního rozsahu znalostí, dovedností a vybavení pracovníka specifikované pracovní pozice v PKB, využívající k práci automobil, s důrazem na varianty řešení základní situace profesní obrany.
6. Ke zpracování využijte dostupné informační zdroje, dostatek názorného materiálu, včetně vlastního šetření.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Nebojte se bránit*. Vyd. 1. Praha: Trivis, 2006, 336 s. ISBN 80-867-9543-8.
2. PROTIVINSKÝ, Miroslav a Zdeněk NÁCHODSKÝ. *Organizace a taktika přepravy peněz a cenností*. Vyd. 1. Praha: Trivis, 1999. ISBN 80-86244-00-8X.
3. LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management I*. 1. vyd. Zlín: VerBuM, 2011, 336 s. ISBN 978-80-87500-05-7.
4. LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management II*. 1. vyd. Zlín: VerBuM, 2012, 386 s. ISBN 978-80-87500-19-4.
5. LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management III*. 1. vyd. Zlín: VerBuM, 2013, 456 s. ISBN 978-80-87500-35-4.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Zdeněk Maláník

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání bakalářské práce:

7. března 2014

Termín odevzdání bakalářské práce:

10. června 2014

Ve Zlíně dne 7. března 2014

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.
děkan



doc. Mgr. Milan Adámek, 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 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 bakaláře

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce je zaměřena na problematiku situací profesní obrany (dále jen PrO) v souvislosti s automobilem a v prostředí průmyslu komerční bezpečnosti (dále jen PKB). V teoretické části jsou specifikovány zákonné normy, pracovní pozice využívající automobil, v rámci PKB. Jsou analyzovány nejčastější situace PrO, které souvisí s automobilem a s pracovníky PKB. V praktické části jsou popsány úspěšné a neúspěšné způsoby řešení některých situací PrO v souvislosti s automobilem a navrženy základní způsoby řešení situace PrO v souvislosti s automobilem.

Klíčová slova: profesní obrana, automobil, PKB, přepadení, obrana

ABSTRACT

This bachelor thesis is focused on issues of professional defence situations (hereinafter referred to as PrD) in connection with automobiles and in the commercial security industry (hereinafter referred to as CoSI).

In the theoretical section, legal norms and work positions utilizing automobiles are specified in terms of CoSI. There is also an analysis of the most common PrD situations related to automobile use and CoSI workers. In the practical section, successful and unsuccessful ways of solving some PrD situations involving automobile use are described, along with suggested elemental methods for solving them as well.

Keywords: profession defence, car, CoSI, assault, defence

Tímto bych chtěl poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Zdeňku Maláníkovi, za vedení, rady a čas, který mi věnoval. Dále bych chtěl poděkovat svým kamarádům za pomoc, rady a konstruktivní kritiku k práci. Také bych rád poděkoval své rodině, která mě podporovala v celém mém studiu.

OBSAH

ÚVOD	10
TEORETICKÁ ČÁST	12
1. ZÁKONNÉ NORMY A TERMINOLOGIE	13
1.1. ZÁKONNÉ NORMY	13
1.1.1. §28 Krajiná nouze, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník	13
1.1.2. §29 Nutná obrana, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník	14
1.1.3. §150 Neposkytnutí pomoci, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník	15
1.1.4. §76 Zadržení osoby podezřelé, zákon č.141/1961 Sb. Trestní řád.....	16
1.1.5. §14 Svépomoc, zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník	17
1.1.6. §4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu	17
1.1.7. §5 Povinnosti řidiče, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu	18
1.1.8. §6 Další povinnosti řidiče motorového vozidla, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu	18
1.1.9. §47 Dopravní nehoda, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu	19
1.1.10. Příloha zákona 361/2000 Sb.....	20
1.2. TERMINOLOGIE	22
1.2.1. Obrana.....	22
1.2.2. Sebeobrana	23
1.2.3. Profesionální obrana.....	24
1.2.4. Obranné prostředky	25
Úderné obranné prostředky	25
Elektrické obranné prostředky.....	26
Chemické obranné prostředky	27
1.2.5. Zbraň.....	28
1.2.6. Pracovník průmyslu komerční bezpečnosti	29
1.2.7. Převážné vozidlo.....	30
1.2.8. Dopravné vozidlo	30
1.2.9. Průzkumné vozidlo	30
1.2.10. Převážné zavazadlo.....	30
SHRNUTÍ	31
2. SPECIFIKA PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI V SOUVISLOSTI S AUTOMOBILEM A NUTNÉ VYBAVENÍ.....	32
2.1. PRACOVNÍ POZICE V SOUVISLOSTI S AUTOMOBILEM V RÁMCI PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI	32
2.1.1. Pracovník přepravy.....	32
Velitel přepravy	32
Řidič	33
Kurýr	33
Doprovod.....	33
Organizace přepravy	33
2.1.2. Osádka zásahového vozidla	33
2.1.3. Kurýr	34
2.1.4. Osobní strážce	34
2.1.5. Soukromý detektiv.....	34

2.2.	VYBAVENÍ PRACOVNÍKŮ.....	34
2.2.1.	Vybavení pracovníka přepravy	35
2.2.2.	Vybavení kurýra	35
2.2.3.	Vybavení osádky zásahového vozidla	36
2.2.4.	Vybavení osobního strážce	36
2.3.	OSOBNÍ BALISTICKÁ OCHRANA	37
2.4.	TYPY AUTOMOBILŮ V RÁMCI PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI	38
2.4.1.	Běžný automobil.....	38
2.4.2.	Polopancéřovaný automobil.....	38
2.4.3.	Celopancéřovaný automobil.....	39
	Improvizovaná balistická ochrana	40
	Doplňkové vybavení	41
2.5.	PROBLEMATIKA SLEPÉHO ÚHLU VE ZPĚTNÝCH ZRCÁTKÁCH	41
2.5.1.	Podstata slepého úhlu v automobilu	42
2.5.2.	Možnost obrany proti slepému úhlu	42
2.6.	KAMEROVÝ SYSTÉM V AUTOMOBILU	43
2.6.1.	Důvod umístění CCTV do automobilu	43
2.6.2.	Umístění CCTV v automobilu	44
2.7.	RIZIKOVÁ ČINNOSTI A MÍSTA PRO ÚTOK NA PRACOVNÍKA PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI	45
2.7.1.	Nastupování.....	45
2.7.2.	Vystupování	46
2.7.3.	Křižovatka	46
2.7.4.	Odhlelé komunikace	46
2.7.5.	Komunikace vedoucí zástavbou	47
2.8.	MOŽNOSTI ÚTOKŮ	47
2.8.1.	Jeden útočník nebo více útočníků.....	47
2.8.2.	Možnosti vstupu do automobilu	47
2.8.3.	Možnosti vyřazení automobilu z provozu.....	48
	SHRNUTÍ	48
	PRAKTICKÁ ČÁST	49
3.	 PŘEPADENÍ VOZIDEL V PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI.....	50
3.1.	PŘEPADENÍ PŘEVOZU PENĚŽNÍ HOTOVOSTI V OBCI PŘEMYSLOVICE	50
3.1.1.	Průběh přepadení	50
3.1.2.	Analýza přepadení	52
3.1.3.	Doporučená opatření.....	53
3.2.	PŘEPADENÍ PŘEVOZU PENĚŽNÍ HOTOVOSTI PRAHA ZLIČÍN	53
3.2.1.	Průběh přepadení	53
3.2.2.	Analýza přepadení	56
3.2.3.	Doporučená opatření.....	56
3.3.	PŘEPADENÍ PŘEVOZU PENĚŽNÍ HOTOVOSTI NA DÁLNICI D1 U ROUSÍNOVA	57
3.3.1.	Průběh přepadení	57
3.3.2.	Analýza přepadení	58
3.3.3.	Doporučená opatření.....	58

SHRNUTÍ	59
4. NÁVRH ŘEŠENÍ SITUACE V PKB V RÁMCI AUTOMOBILU	60
4.1. MOŽNOSTI AKTIVNÍ OBRANY	60
4.2. MOŽNOST PASIVNÍ OCHRANY	61
SHRNUTÍ	62
ZÁVĚR	64
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	65
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	68
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	69
SEZNAM TABULEK	70

ÚVOD

Automobily jsou v dnešním světě nezbytnou záležitostí a tato skutečnost se nevyhýbá ani PKB. V problematice využívání automobilů v rámci PKB se budeme zabývat několika paragrafy, které musí pracovník PKB znát. Jedná se o nutnou obranu, krajní nouzi a zadržení, která jsou v PKB nezbytností, ale také musí znát zákon o silničním provozu, aby pracovník PKB využívající automobil mohl plnit své pracovní povinnosti.

Tématikou se zabýváme díky osobnímu zájmu o možnosti využití automobilu v rámci PKB, a také díky nedostatku dostupných informací k dané problematice. Vypracované metodiky postupů pro případ mimořádných událostí mají pouze v konkrétních společnostech, které se využívání automobilu v rámci PKB zabývají, avšak často chybí ucelený pohled na danou problematiku. Snahou je vytvořit práci o problematice využití automobilu v rámci PKB, která by mohla sloužit k informování odborné i laické veřejnosti.

Zajímá nás, které pracovní pozice využívající automobil se nejčastěji dostávají do krizových situací, hypoteticky se jedná o pracovníka přepravy hotovosti nebo cenin, méně již soukromého detektiva, nebo kurýra. Tuto hypotézu si v závěru práce vyvrátíme, nebo potvrdíme.

Cílem práce je seznámení čtenáře s problematikou automobilu v rámci PKB, hlavně zpracovat možnosti zlepšení obrany v automobilu v rámci PKB, také navrhnout základní požadavky na znalosti a dovednosti, které jsou nezbytné pro provádění dané činnosti.

Problémem při tvorbě práce byl nedostatek materiálů zabývajících se danou tématikou, nebo neaktuálnost dané literatury. Bylo proto nezbytné dané informace analyzovat, posoudit a následně syntetizovat jako konkrétní informace.

V první kapitole teoretické části se seznámíme se základy právního prostředí celé problematiky, kde si ukážeme základní paragrafy, které se nás dotýkají. Dále v první kapitole si nastíníme základní terminologii, která se v PKB používá. Tato terminologie je zde uvedena pro jednotné chápání problematiky. Ve druhé kapitole si představíme jednotlivá povolání, kterých se daná problematika dotýká a jejich vybavení. Představíme si typy automobilů, které se v PKB využívají, riziko slepého úhlu ve zpětných zrcátkách a výhody kamerového systému v automobilu. Na závěr kapitoly si představíme riziková místa, kde by mohlo dojít k přepadení a možnosti samotného útoku.

V praktické části, konkrétně ve třetí kapitole práce si představíme tři případy přepadení převozu peněžní hotovosti. První přepadení, kdy pachatelé měli početní i palebnou převahu a díky dobrému plánu bylo úspěšné. Druhé přepadení, kdy se podařilo díky chybám pachatelů osádce vozidla z místa v čas uprchnout a zachránit tak převáženou peněžní hotovost. Třetí přepadení, bylo úspěšné díky kombinaci chyb a individuálního selhání. V poslední kapitole si navrhujeme možnosti aktivní obrany a pasivní ochrany, aby se snížila pravděpodobnost úspěchu dalšího přepadení

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. ZÁKONNÉ NORMY A TERMINOLOGIE

První kapitola se zabývá základním přehledem zákonů, s nimiž se může pracovník PKB potkat v rámci své práce v souvislosti s využíváním automobilu. Pracovník průmyslu komerční bezpečnosti se jistě setká s využitím krajní nouze, nutné obrany, které jsou v Trestním zákoníku. Dále se jistě setká s paragrafem 76 odst. 2 z Trestního řádu. S těmito zákonnými normami se jistě setká každý pracovník průmyslu komerční bezpečnosti, ale také se s nimi může setkat i běžný občan. Ve specifiku profesí, které využívají ke své činnosti automobil, nesmí chybět základní přehled právních norem, které využití automobilu na veřejných silnicích upravují. Neznalost tohoto zákona by mohla být pro takového pracovníka osudná.

1.1. Zákonné normy

V rámci PKB je absence jakéhokoliv zákona o soukromých bezpečnostních službách, proto pracovníci PKB využívají zákonné normy pro svou činnost v rámci běžných zákonů. Tato kapitola se zabývá základními přehledy zákonných norem potřebných v rámci PKB v rámci automobilu. Jedná se o základní právní předpisy, které mohou být uplatněny při řešení situace profesní obrany, ale také sebeobranou. Jelikož se práce zabývá profesní obranou hlavně v rámci automobilu, jsou zde také uvedeny základní právní normy pro řízení automobilu, hlavně povinnosti řidiče, ale také možné postihy, které mu hrozí, pokud nebude tyto právní normy dodržovat.

1.1.1. §28 Krajní nouze, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník

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

(2) Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak anebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.“ [8]

Krajní nouze (dále jen KN) je vedle nutné obrany (dále jen NO) další stěžejní paragraf. Tento paragraf ale neřeší napadení člověka jiným člověkem, neřeší útok, ale řeší nebezpečí, které by mohlo způsobit jak materiální škody, tak ztráty na životech.

První odstavec vymezuje samotnou působnost paragrafu. Jinými slovy říká, co občan, nebo zaměstnanec PKB, smí a nesmí. Jedná se o paragraf vylučující protiprávnost. Jinak řečeno

pokud pracovník PKB učiní něco protiprávního, aby odvrátil nebezpečí, nejedná se o trestný čin. [1]

Příklad: *Při přepravě peněžní hotovosti je kurýr přepaden. Protože útočník nebyl schopen vyřadit z provozu automobil, kurýr se snažil odjet z místa přepadení rychlou jízdou, při které překročil maximální povolenou rychlost. Tudíž se dopustil přestupku proti Zákonu o silničním provozu. Avšak díky tomuto paragrafu se nemusí obávat postihu ze strany PČR.*

Druhý odstavec vymezuje, kdy se o KN jedná a kdy ne. Nejdůležitější částí odstavce je posouzení míry způsobené škody. Pokud využijeme dříve zmíněný případ, tak kurýr jedná dle KN, jelikož nebezpečí, které hrozilo, bylo znatelně vyšší, než škoda (například překročení povolené rychlosti) kterou způsobil. Mezi nebezpečí, které hrozilo, můžeme zařadit: smrt kurýra, dále odcizení přepravované zásilky, ale také smrt nezúčastněných osob (např. kolemjdoucích občanů) a jím způsobená škoda je jasně menší. Škoda, kterou způsobil je jen finanční ohodnocení daného přestupku.

Aby to nebylo stále jen o člověku, tak nebezpečí může hrozit od více zdrojů. Nebezpečí může hrozit od těchto zdrojů: přírodní živly, zvířata.

Příklad: *Kolemjdoucí občan uvidí hořet rodinný dům a z okna se vyklánějící malé dítě. Aby pomohl dítěti tak vyleze na zaparkovaný automobil a poškodí tím střechu. Nicméně dítě zachrání. I v tomto případě se jedná o KN, dotyčný občan neměl jiný způsob jak zachránit dítě. Lidský život je cennější než automobil.*

1.1.2. §29 Nutná obrana, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník

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

(2) Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.“ [8]

Jedná se o stěžejní paragraf, kdy se běžný občan dostane do situace, kde se musí aktivně bránit útoku. Tímto paragrafem se také řídí i pracovník PKB, a to jak v situaci profesní obrany, tak v případě sebeobrany, kdy se také brání útoku. Útokem je protiprávní jednání proti zájmu chráněného trestním zákonem, jež je vyvoláno protiprávním jednáním, jako úmyslné protiprávní jednání člověka, nebezpečné určitou měrou pro společnost, které ohrožuje společenské vztahy chráněné trestním zákonem. [1]

U NO je nutné si pamatovat, že je zde odrážen útok a to jak útok od jednotlivce, skupiny, ale také i od zvířete. Útok zvířete je rozdělen mezi NO a KN (viz Krajiní nouze). Aby útok

zvířete spadal pod nutnou obranu, musí být dané zvíře poštíváno útočником, neboli toto zvíře slouží jako „zbraň“ daného útočníka.

Daný útok nemusí ještě probíhat, tudíž dle litery zákona trvat, ale stačí, aby útok „přímo hrozil“. Zde můžeme ve stresové situaci narazit na problém rozlišení, zda útok opravdu hrozil, nebo hrozil jenom zdánlivě. Pokud by útok hrozil zdánlivě, tak není naplněna podstata NO a obránce se nevědomky dopouští útoku na cizí osobu sám. V případě, že útok již trvá, není pochyb o naplnění podstaty NO. V poslední době se také objevilo několik případů, kdy obránce bránil vyloupení svého domu a v momentě kdy daní pachatelé, tedy v našem případě lupiči, byli již na útěku a dotyčný obránce na ně použil například střelnou zbraň. V takovém případě, kdy útočnick již prchá nelze užít NO, jelikož není splněna ona část, že útok musí přímo hrozit nebo trvat. Nicméně zde se jedná o spornou část, jelikož obránce nemůže vědět, zda dotyčný není ozbrojen a na svou obranu tuto zbraň nepoužije.

[1]

Příklad: *Přepravce peněz, jenž převáží hotovost do bankomatu, je přepaden útočником, který je vybaven palnou zbraní. Útočnick několikrát vystřelí, ale nezasáhne. Zde může přepravce střelbu opěťovat. Při střelbě zasáhne útočnicka a zraní jej na ruce. Útočnick se pokouší v útoku pokračovat mířením na přepravce a přepravce pokračuje ve střelbě a znovu jej zasáhne. I přesto, že útočnick již podruhé nepokračoval ve střelbě, je obrana stále podle NO, jelikož není zcela zjevně nepřiměřená. Útok trval a i v případě druhého opěťování střelby, protože útočnick i přes zranění opěť mířil na přepravce a pokoušel se vystřelit.*

Druhý odstavec upravuje intenzitu obrany. Formulace „zcela zjevně nepřiměřená“ nám umožňuje použít větší sílu, nebo také účinnější prostředek k obraně než má útočnick k útoku. Avšak neumožňuje nám libovolnou sílu obrany. Obrana musí být vždy silnější než útok. Pokud by byla obrana slabší než útok, tak taková obrana je neúčinná, v případě stejně silné obrany jako útok, dochází k patové situaci. Pouze v případě, kdy obrana je silnější, než útok dochází k výhře obránce.

1.1.3. §150 Neposkytnutí pomoci, zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník

„(1) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.“

„(2) Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.“ [8]

Tento paragraf se může dotknout všech občanů a ne jen pracovníků PKB. Text paragrafu hovoří, že každý občan je povinen poskytnout pomoc, pokud je v jeho blízkosti zraněný, nebo nemocný člověk. Nicméně, již není řečeno jakou pomoc. Také nám hovoří, že nejsme povinni tuto pomoc poskytovat, pokud by nám přitom hrozilo nebezpečí, nemůžeme tedy být potrestáni, pokud bychom neposkytli pomoc. Jelikož, zákon neuvádí, jakou pomoc musíme poskytnout, a pokud nehrozí dotyčnému přímé nebezpečí, nebo si nejsme jisti, že nehrozí nebezpečí nám, může být za poskytnutí pomoci považováno i přivolání pomoci (například záchranné služby, nebo policie).

Příklad: *Při převozu finanční hotovosti na doplnění bankomatu, je osádka transportu svědkem vážné dopravní nehody. Zde musí velitel přepravy upřednostnit lidský život, před peněžní hotovostí. Ideální pro něj je, pokud je schopen zajistit obojí. Pokud je dopravní nehoda malého rozsahu, může stačit, že s pomocí operačního střediska přivolají pomoc. Pokud by byla nehoda velkého rozsahu a museli by sami zasahovat, tak z vozidla vystupuje pouze jedna osoba. A platí, že nesmí z vozidla vystoupit řidič, který musí nechat po celou dobu běžet motor, aby byl v případě potíží okamžitě opustit místo nehody.*

1.1.4. §76 Zadržení osoby podezřelé, zákon č.141/1961 Sb. Trestní řád

„(2) Osobní svobodu osoby, která byla přistižena při trestném činu nebo bezprostředně poté, smí omezit kdokoli, pokud je to nutné ke zjištění její totožnosti, k zamezení útěku nebo k zajištění důkazů. Je však povinen tuto osobu předat ihned policejnímu orgánu; příslušníka ozbrojených sil může též předat nejbližšímu útvaru ozbrojených sil nebo správci posádky. Nelze-li takovou osobu ihned předat, je třeba některému z uvedených orgánů omezení osobní svobody bez odkladu oznámit.“ [7]

Paragraf §76 zadržení podezřelého, má celkem 6 odstavců, nicméně pro pracovníky PKB, ale také pro běžné občany je určen pouze 2 odstavce. Ostatní se týkají pravomocí státních složek. Odstavec 2. je napsán celkem srozumitelně, nejlépe to půjde vysvětlit na příkladu.

Příklad: *Osobní strážce při ochraně svého klienta zneškodní útok, který byl proveden v jeho domě, přičemž zadrží pachatele daného útoku. Jeho zadržení musí ihned oznámit*

policii a předat jej. Pokud by tak neučinil, dopouští se protiprávního omezení osobní svobody.

1.1.5. §14 Svépomoc, zákon č. 89/2012 Sb. Občanský zákoník

„(1) Každý si může přiměřeným způsobem pomoci k svému právu sám, je-li jeho právo ohroženo a je-li zřejmé, že by zásah veřejné moci přišel pozdě.

(2) Hrozí-li neoprávněný zásah do práva bezprostředně, může jej každý, kdo je takto ohrožen, odvrátit úsilím a prostředky, které se osobě v jeho postavení musí jevit vzhledem k okolnostem jako přiměřené. Směřuje-li však svépomoc jen k zajištění práva, které by bylo jinak zmařeno, musí se ten, kdo k ní přikročil, obrátit bez zbytečného odkladu na příslušný orgán veřejné moci.“ [6]

Tato právní norma je využívána nejčastěji v souvislosti se zadržením v PKB, jelikož není podmíněna trestným činem oproti §76 odst. 2. Trestního řádu (*viz kapitola 1.1.4.*). I když §14 hovoří o dopomoci si ke svému právu sám, ale pracovník PKB se nesnaží dopomoci si ke svému právu, ale k právu někoho jiného. Například při přepravě peněžních hotovostí ochraňuje vlastnické právo někoho jiného. Avšak k provádění převozů, nebo k dalším činnostem v rámci PKB jdou práva skutečného vlastníka delegována na společnost, která zajišťuje převoz nebo ostrahu objektu. Při uzavírání smlouvy mezi oběma subjekty dochází k delegování práv na společnost zajišťující tyto činnosti. A společnost tyto práva předá svým zaměstnancům.

Samotný paragraf je velmi obecný, hovoří pouze o dopomoci si ke svým právům sám, pokud hrozí pozdní zásah veřejné moci, také říká, že pokud takové nebezpečí hrozí bezprostředně, může takové nebezpečí odvrátit sám. Čili pokud by hrozilo odcizení přepravovaných cenností a následný útěk pachatele mohu jej „zadržet“ a odvolávat se právě na §14. Avšak tato právní norma je uplatňována do hodnoty odcizených zboží 5000 Kč. Nad tuto částku se postupuje hlavně podle §76 odst. 2. Trestního řádu (*viz kapitola 1.1.4.*). Více je tedy využívána pracovníky PKB v obchodních centrech.

1.1.6. §4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle

§ 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, 5) vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“ [9]

Pro pracovníka PKB, jež zajišťuje přepravu peněžní hotovosti nebo cenin, může tento paragraf, zvláště odstavce 2, být v rozporu s jeho nařízením. V případě zastavení pracovníka PKB příslušníkem policie, může být vyzván k tomu, aby opustil vozidlo a otevřel nákladní prostor, i když nesmí opustit vozidlo a ani otevřít nákladní prostor vozidla. Také to může zkomplikovat přepravu, pokud bude řízen provoz policistou a ten může vozidlo svést z předem vytyčené trasy a narušit tak plán přepravy.

Příklad: *Vozidlo přepravy je zastaveno policejní hlídkou na provedení silniční kontroly. Příslušník policie vyžaduje vystoupení řidiče z vozidla. Pracovník přepravy má však zakázáno vystupovat z automobilu, ale také otevírat okna. V takovém případě informují policisty, že se jedná o přepravu peněz nebo cenností, také je informují o jejich zakazu otevírat dveře či okna a požádají o možnost provést kontrolu na policejní stanici.*

Kontrola na policejní stanici, se provádí, aby se snížilo riziko přepadení vozidla.

1.1.7. §5 Povinnosti řidiče, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu

„(f) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu 7) ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem

g) podrobit se na výzvu policisty, příslušníka Vojenské policie, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu 7) ke zjištění, zda není ovlivněn jinou návykovou látkou,“ [9]

Tyto odstavce g a h tohoto paragrafu mají stejné následky, jako ten předchozí. V případě silniční kontroly dochází opět k rozporu mezi nařízením policisty a nařízením, které upravují činnost pracovníka přepravy.

1.1.8. §6 Další povinnosti řidiče motorového vozidla, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu

„(1) Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen

(a) být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu“ [9]

Povinnost být v automobilu připoután může být poněkud problematické pro osobního strážce. V případě jízdy ve městě, kde hrozí spousta rizik, je lepší pokud, je osobní strážce odpoután, aby byl schopen rychleji reagovat v případě přepadení. Zde musí osobní strážce řešit, zda je vhodné zůstat připoután nebo se odpoutat a riskovat tak zastavení od policie. Zastavení není pro osobního strážce vhodné z několika důvodů. Zastavením je narušen plán a může dojít k nežádoucímu zdržení. Dalším důvodem také je nemožnost vybrat nebo také zkontrolovat místo zastavení. V případě takového zastavení se zvyšuje riziko pro chráněného klienta.

1.1.9. §47 Dopravní nehoda, zákon č. 361/200 Sb. Zákon o silničním provozu

„§ 47

Dopravní nehoda

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

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

a) neprodleně zastavit vozidlo,

(3) Účastníci dopravní nehody jsou povinni

b) oznámit, v případech stanovených tímto zákonem, nehodu policii; došlo-li k zranění, poskytnout podle svých schopností první pomoc a k zraněné osobě přivolat zdravotnickou záchrannou službu,

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

a) neprodleně ohlásit dopravní nehodu policistovi,

c) setrvat na místě dopravní nehody až do příchodu policisty nebo se na toto místo neprodleně vrátit po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo ohlášení dopravní nehody.“ [9]

V případě jakékoliv dopravní nehody nastává pro pracovníky PKB problém se zvýšeným bezpečnostním rizikem, jelikož nejsou schopni plně plnit své povinnosti. V případě pře-

pravy peněžních hotovostí a cenin musí v první řadě zajistit bezpečnost osob zúčastněných při dopravní nehodě a teprve poté zabezpečit přepravovaný náklad.

Osobní strážce může mít starosti o přepravovanou osobu, které hrozí zranění při samotné dopravní nehodě, ale také může mít starost s možností přepadení při řešení takové nehody.

Dalším problémem při dopravní nehodě je, že řidič vozidla musí sepsat záznam o dopravní nehodě. Řidič musí vystoupit z vozidla a není schopen okamžitě reagovat na krizovou situaci.

Avšak jakákoliv dopravní nehoda znamená pro pracovníky PKB velké riziko i pokud by se dopravní nehody neúčastnili přímo. Jednak se jedná o zdržení posádky vozidla, která není schopna plnit své pracovní povinnosti a také se může jednat o poškození speciálního vozidla se zesílenou balistickou odolností, jejíž oprava je velmi finančně nákladná.

1.1.10. Příloha zákona 361/2000 Sb.

V této kapitole se budeme zabývat základními přestupky, kterých se může řidič při používání automobilu dopustit. Z tabulky Tab. 1. jsou vypuštěny některé přestupky, které by si měl zkontrolovat sám zaměstnavatel. Například oprávnění k řízení vozidla svého zaměstnance a podobné přestupky spíše technického rázu.

Tato tabulka je zde uvedena jako příklad toho, čeho se může pracovník PKB při plnění svých pracovních povinností dopustit. Pokud by chtěl takový pracovník snížit riziko a zaparkoval by poblíž místa doručení (*např. bankomatu, kam má doplnit peněžní hotovost*) a zaparkuje na místě určené pro osoby s postižením, může se stát, že po několika zastavení mu bude odebrán řidičský průkaz v důvodu dosažení bodového limitu. A také po takovém pracovníkovi mohou být vymáhány pokuty za špatné parkování.

Skutková podstata	Body	Pokuta blokově	Pokuta správní řízení	Zákaz činnosti
Řízení vozidla po požití alkoholického nápoje, nebo užitím návykové látky (do 1 promile) (alkohol do 0,3 promile)	7 0	-----	2500 – 20 000	0,5 až 1 rok
Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, způsobené požitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky	7	-----	25 000 – 50 000	1 – 2 roky
Řízení pod vlivem návykové látky	7	-----	Odnětí svobody až do 3 let	1 – 10 let
Držení telefonního přístroje nebo jiného záznamového zařízení	2	Do 1000	1500 – 2500	-----
Překročení povolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, mimo obec o 50km/h a více	5	-----	5 000 – 10 000	0,5 – 1 rok
Překročení povolené rychlosti v obci o 20 km/h a více, mimo obec o 30km/h a více	3	Do 2500	2 500 – 5 000	1 – 6 měsíců
Překročení povolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, mimo obec o méně než 30km/h	2	Do 1000	1500 - 2500	-----
Nezastavení na signál, nebo nezastavení na signál „stůj“ daný osobou k tomu oprávněnou	5	Do 2500	2500– 5 000	1 – 6 měsíců
Neoprávněné stání na parkovišti (místo pro osoby s postižením)	0	Do 1000	5 000 – 10 000	-----
Stání na chodníku	0	Do 1000	2500 - 5000	-----
Neposkytnutí první pomoci u dopravní nehody	7	-----	Odnětí svobody až na 2 roky	-----

Tab. 1: Přehled vybraných přestupků, jejich finanční a bodové hodnocení [9]

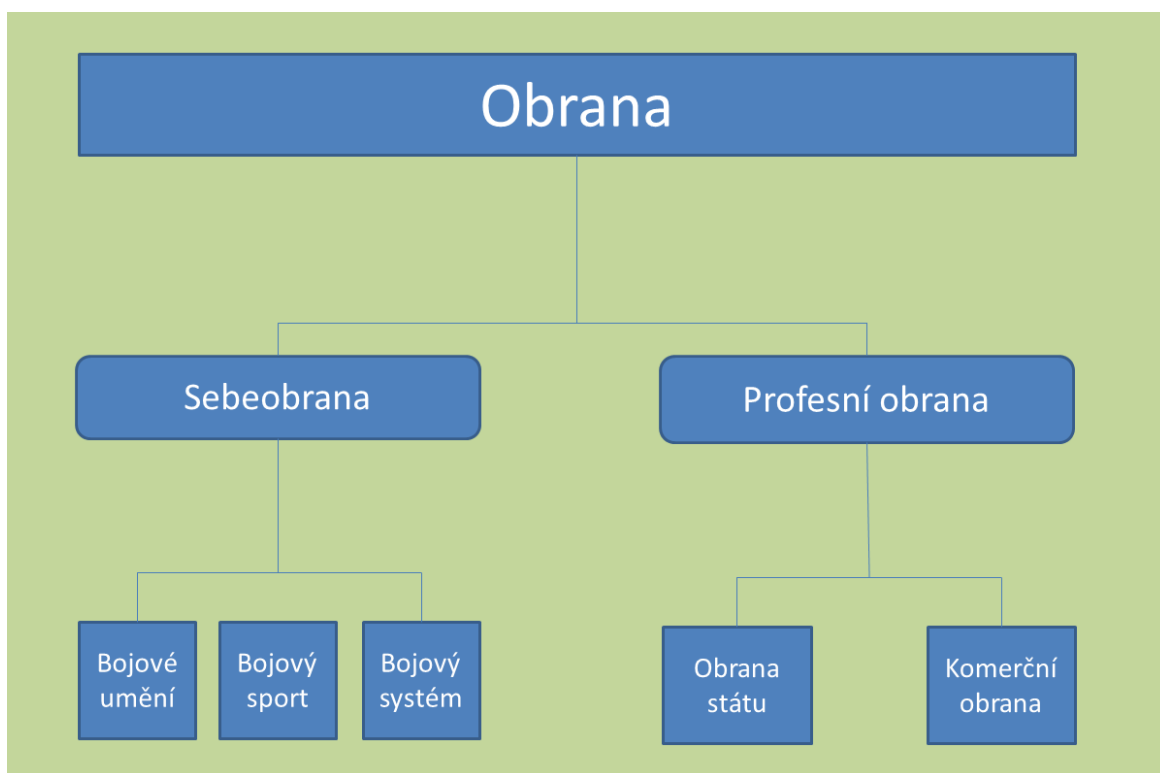
V této kapitole jsme si ukázali základní minimum pracovníka PKB ohledně zákonných norem, které ke své profesi využívá. Rozsah zákonů se však liší od jednotlivých profesí. Nicméně tohle by měl znát každý pracovník PKB, jenž ke své profesi využívá automobil. Také byla v této kapitole zobrazena tabulka, v níž jsou vybrány základní přestupky, za které může být pracovník v souvislosti použití automobilu potrestán od Policie ČR. Jak je vidět z tabulky výše. Pracovník PKB při nedodržování dopravních předpisů může platit značení pokuty a také díky bodovému systému zavedeného v ČR může také přijít o řidičské oprávnění.

1.2. Terminologie

Tato kapitola se zabývá základními termíny, které jsou v této práci použity. Jelikož v rámci PKB není terminologie nijak striktně definována, nemusí se tyto termíny vždy shodovat s jinými zdroji.

1.2.1. Obrana

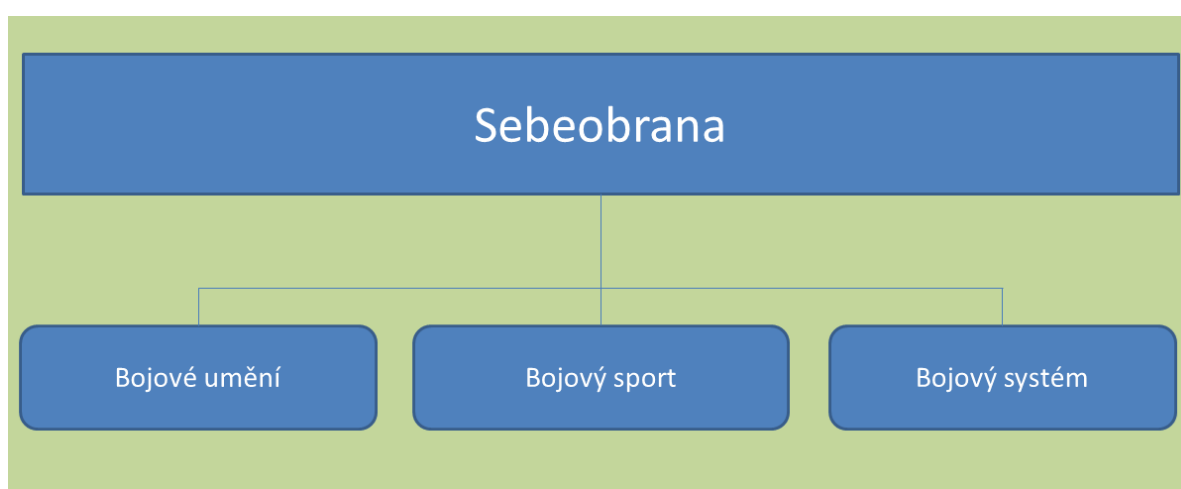
Obranou můžeme chápat aktivní jednání proti protiprávnímu jednání jiného člověka. Obrana se dělí na dvě kategorie na sebeobranu a profesní obranu. [3]



Obr. 1: Schéma obrany

1.2.2. Sebeobrana

Primárním cílem sebeobranou, je chránit sebe nebo své okolí před protiprávním útokem. V rámci sebeobranou, nemusíme bránit pouze sami sebe, nebo své zájmy (majetek, osobní svobodu, čest, ...), ale také můžeme stejné zájmy bránit někomu jinému, i neznámému člověku. Oproti Profesní obraně, je zde rozdíl, že tuto obranu neprovádíme primárně pro peníze, ale vedou nás k tomu jiné hodnoty např. čest, snaha pomoci, snaha udělat dobrý skutek a mnoho dalšího. V případě sebeobranou nám známého člověka nás mohou vést k takové sebeobraně naše vztahy k dané osobě. [3]



Obr. 2: Rozdělení sebeobranou

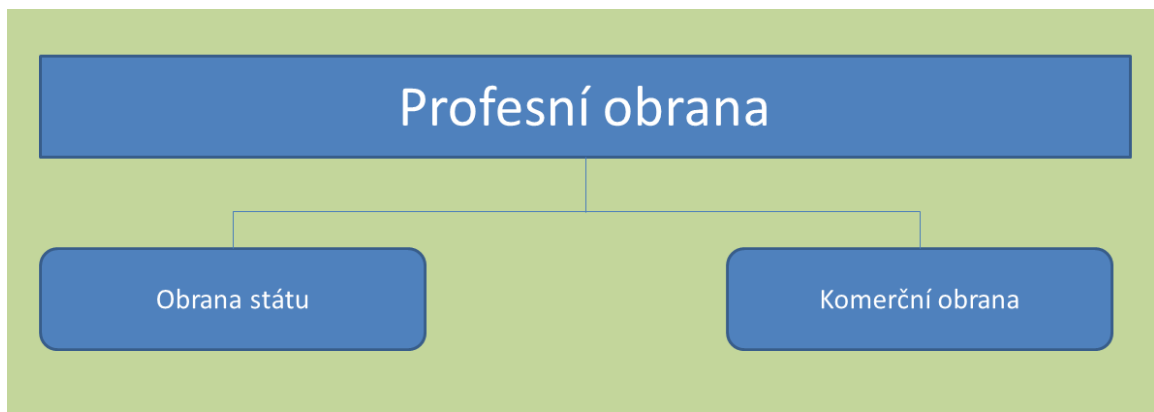
Bojové umění vychází z historie, jedná se o všestranný rozvoj fyzických a psychických schopností. Jde o dlouhodobý rozvoj osobnosti. Bojové umění obsahuje velkou škálu technik a také je všechny vyučuje, může být určitá část technik preferována na úkor jiných technik. Užití bojového umění v rámci sebeobranou není nemožné, nicméně to vyžaduje dlouhodobý trénink (řádově roky), užití v rámci sebeobranou bývá kolem 5 let. Příkladem bojového umění mohou být například Kung Fu, Wu Shu, Kendo a další. [3]

Bojový sport je podle názvu uzpůsoben k výchově ke sportu, a k výchově fyzických schopností, zanedbává však psychický rozvoj osobnosti, pokud to není součástí daného tréninku, to však závisí pouze na dotyčném trenérovi. V bojovém sportu jsou stanovená pevná pravidla, aby se docílilo možnosti porovnání jednotlivých sportovců. Užití k sebeobraně dochází u bojového sportu dříve jak u bojového umění. U bojového sportu se pohybujeme, přibližně v době jednoho roku, kdežto u bojového umění se pohybuje řádově v době 5 let. Příkladem bojového sportu je box, karate, šerm, judo. [3]

Bojový systém má za úkol připravit člověka v co nejkratší době k možnosti sebeobrany. Učí jak se ubránit proti útokům různé intenzity a v různém prostředí. Učí ovládat nejnovější obranné pomůcky (například teleskopické obušky, kubotany, atd.) Bojový systém také vyučuje komunikaci, strategii v sebeobraných situacích. Také vyučuje právní stránku obrany, proč se můžeme bránit a jakou intenzitou, právní forma pro obranu je v každém státě jiná. Zvládnutí bojového systému pro užití v sebeobraně je nejkratší z výše uvedeného, jedná se zhruba o 3 měsíce, bezpečné zvládnutí sebeobrané situace přibližně za 2 roky.[3]

1.2.3. Profesní obrana

Profesní obrana si od sebeobrany bere za cíl chránit zájmy jiné osoby a to za finanční úplatu. Dále ji můžeme dělit na obranu státu a profesní obranu. [3]



Obr. 3: Rozdělení profesní obrany

Obrana státu je charakterizována několika důležitými znaky. Pracovníci (příslušníci oficiálních ozbrojených složek státu) chrání stát a jeho zájmy. Hlavní úkoly lze specifikovat, jako ochranu, nebo obranu, státního území, zřízení státu, pořádek a právo. Tuto ochranu (obranu) lze rozdělit na vnitřní, kterou má na starosti policie nebo městská policie. Dále sem spadá obrana proti vnějšímu nepříteli, zde má největší zastoupení Armáda České republiky. Dále sem patří tajné služby České republiky, které mohou být aktivní na obou stranách. Fungují jak na vnitřní obranu, tak na vnější obranu. Příslušníci jsou za svou práci odměňováni finanční hotovostí a pracují podle zvláštních právních předpisů, které vymezují jejich činnost (např. zákon o policii). [3]

Profesní obrana má také několik základních charakteristických znaků. Primárním cílem v komerční obraně je zisk společností zabývajících se profesní obranou. Zakázky jsou směřovány do soukromého sektoru a převažuje v nich obrana (ochrana) majetku. Pracovníci jsou motivováni výší svého platu, který je určován smluvně a na základě obchodního úspě-

chu firmy. Komerční obranu nejvíce reprezentuje PKB. PKB je reprezentováno soukromými bezpečnostními službami a také živnostníky. Pracovníci PKB se řídí stejnými právními normami jako běžný občan České republiky.

1.2.4. Obranné prostředky

Obranným prostředkem se rozumí takový prostředek, jímž může být odvrácen protiprávní útok. Takový prostředek není primárně určen k usmrcení osoby, ale ke zmaření útoku, nicméně při použití obranného prostředku může dojít k vážným zraněním, někdy i ke smrti. Příkladem takového obranného prostředku může být teleskopický obušek, jímž po zásahu do hlavy lze usmrtit. [4]

Obranné prostředky patří mezi nedílnou součást vybavení pracovníků PKB. Jedná se o osobní vybavení každého pracovníka. Protože obranných prostředků je velké množství, záleží na konkrétní pracovní pozici, jak je vybavena konkrétními obrannými prostředky. [4]

Obranné prostředky můžeme dělit podle principů jejich použití a funkce. V základu rozeznáváme úderné, elektrické, chemické, poutací a světelné prostředky. [4]

Úderné obranné prostředky

Úderné obranné prostředky jsou založeny na principu přeměny kinetické (pohybové) energie na destrukční účinek v místě zásahu takovým prostředkem. Lze je také použít například k působení na útočníka pomocí pák. Zástupci úderných obranných prostředků jsou: teleskopický obušek, obušek, kubotan a tonfa. [4]



Obr. 4: Teleskopický obušek

Elektrické obranné prostředky

Eklektické prostředky působí na člověka pomocí elektřiny. Do zasaženého pouští elektrickou energii o vysokém napětí, ale velmi nízkém proudu. Elektrické prostředky můžeme dělit na dvě základní skupiny, na kontaktní a distanční. Typickým zástupcem kontaktního prostředku je elektrický paralyzér. [4]

Paralyzér vytváří elektrický výboj mezi dvěma elektrodami o velmi vysokém napětí, ale minimálním proudu. Protože výboj je veden na vzdálenost řádově jednotky centimetrů nedochází k zasažení tělních orgánů a tím k jejich poškození. [4]



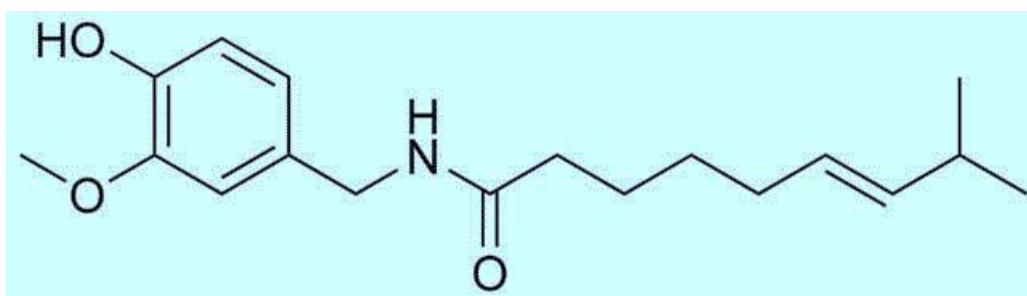
Obr. 5: Elektrický paralyzér

Zástupcem distančního prostředku může být elektrický obušek, jenž pracuje na stejném principu jako paralyzér. Dalším zástupcem distančního prostředku může být Taser. [4]

Taser vystřelí dvě elektrody a při zásahu vysílá do zasaženého těla vysoké napětí s nízkým proudem, avšak oproti paralyzérovi se tady jedná o tzv. T-vlny, které přímo stimulují nervovou soustavu zasaženého člověka. Dosah taseru může být až 10 metrů u policejních taserů, u civilní verze je dosah 4 metry a rozptyl vystřelených elektrod až 50 cm, proto také dochází k zasažení větší oblasti než u běžného elektrického paralyzérovi. [4]

Chemické obranné prostředky

Chemické obranné prostředky jsou založeny na působení chemické dráždivé látky na oči a sliznice zasaženého člověka. Působí vyvolání nesnesitelné bolesti a pálení a tím znemožní zasažené osobě dále bojovat. V chemických prostředcích se nyní využívá dráždivé látky Capsaicinu (též Kapsaicinu). Jedná se o stejnou látku, která způsobuje pálivost papriky. Tato látka se pro použití v chemických obranných sprejích vyrábí chemicky a i velmi dobře působí i na zvířata. [4]



Obr. 6: Chemická struktura Capsaicinu [10]

Nejčastěji jsou používány dva typy obranných sprejů. Konkrétně se jedná o typ mlha a typ tekutá střela. Nejsou to jediné možné typy, mohou se vyskytovat i další. Obranné spreje mohou být kombinovány i s dalšími možnými obrannými prostředky, například s elektrickým paralyzérovi. Nebo také mohou být kombinovány se svítilnou. [4]

Typ mlha vystřikuje účinnou látku na vzdálenost 1,5 až 2 metry a vytváří oblak o průměru 0,5 až 1 m. Výhodou je snadnější míření a tím pádem menší nároky na osobu ovládající tento prostředek. Při použití je nutno ustupovat od útočníka a to ze dvou důvodů. Prvním důvodem je zpoždění účinku přibližně o 2 až 3 sekundy a tím dalším je možnost zasažení v případě silného větru, nebo kroku směrem k útočníkovi. Nicméně možnost odklonění směru větrem přímo proti obránci hrozí jen v případě užití proti velmi silnému větru. Typ mlha je také nejvhodnější proti útokům zvířete, jelikož díky většímu rozptylu vzrůstá mož-

nost zásahu zvířete. Tento typ není vhodný pro použití v budově, jelikož díky silnému rozptylu dochází k zamoření oblasti a je vysoká možnost zasažení i obránce. [4]



Obr. 7: Pepřový sprej

Typ tekutá střela vystřikuje účinnou látku v tenkém paprsku a s velmi malým rozptylem. Oproti „mlze“ má větší dosah, přibližně 2 až 3 metry, ale také zasažená plocha je znatelně menší, přibližně 10 až 20 centimetrů. Výhodou je větší dosah a také menší náchylnost na odklonění paprsku větrem. Nevýhodou je menší zasažená plocha, tím vzrůstají nároky na osobu, jenž tento sprej používá. Další výhodou může být možnost použití uvnitř budov a uzavřených prostor. Díky výstřelu v podobě tenkého paprsku nedochází k rozptylu látky do okolí a tím k zamoření oblasti, jako u typu mlha, kdy je oblast ihned kontaminována. Nicméně po určité době je prostor zamořen i v případě užití tekuté střely. [4]

1.2.5. Zbraň

V rámci PKB je nutno rozlišovat dva pohledy na pojem zbraň. Jedná se o obecný pohled a právní pohled. Tyto dva pohledy se liší. Obecný pohled je, že zbraň je cokoliv, co bylo vytvořeno za účelem útoku na život. Nejčastěji jsou tak chápány střelné zbraně, ale i pracovníci PKB bývají vybaveni zbraní, na ochranu svého okolí a sebe. Právní pohled je, že jako zbraň je chápán jakýkoliv předmět, kterým lze učinit útok proti tělu důraznějším. Zbraň neslouží pouze k protiprávní činnosti, ale může také sloužit k ochraně života, či zdraví. Hlavním faktorem je, kdo zbraň drží a jak ji použije.

„§118

Spáchání trestného činu se zbraní

Trestný čin je spáchán se zbraní, jestliže pachatel nebo s jeho vědomím některý ze spolupachatelů užije zbraně k útoku, k překonání nebo zamezení odporu anebo jestliže ji k tomu účelu má u sebe; zbraní se tu rozumí, pokud z jednotlivého ustanovení trestního zákona nevyplývá něco jiného, cokoli, čím je možno učinit útok proti tělu důraznějším. „ [8]

Trestní zákoník definuje zbraň jako vše, čímž lze učinit důraz proti tělu důraznějším. Tím je myšleno vše, co pachatel použije při útoku na osobu, nehledě na to zda je to jako zbraň zamýšleno. Tato definice jednání je výhodná z důvodu lepšího postihu pachatele, a aby se předešlo pochybnostem, zda se jedná opravdu o zbraň. Čili pokud by si pachatel vzal vojenský nůž nebo kuchyňský nůž, nehledali bychom v tom rozdíl, protože zranění je téměř shodné a jedno je vojenská zbraň a druhé není.

Další definice zbraně: „Zbraň je vše, co bylo primárně zkonstruováno k ohrožení života a zdraví.“ [4]

Většinou je chápáno zbraň jako palná zbraň (*např. pistole, puška, revolver*), ale také sem patří zbraně chladné (*např. dýka, nůž, meč*), a také jsou známy zbraně zákeřné, zbraň, u které nelze na první pohled říct, že se jedná o zbraň, ale lze tak použít (*např. střelící hůl, nůž v opaskové sponě*). [4]

1.2.6. Pracovník průmyslu komerční bezpečnosti

Pracovník PKB je osoba, jež se podílí na ochraně a ostraze osob, majetku a dalších práv a svobod. Tato osoba dostává za svou činnost mzdu a je v pracovním poměru nebo pracuje na základě živnostenského listu a není v zaměstnaneckém poměru se státní složkou, jelikož se jedná o soukromý sektor.

Obecně se veřejnost dívá na pracovníka PKB, jako na strážného v obchodním domě. Ale pracovníci PKB mají mnohem širší pole působnosti. Vykonávají mnoho pozic, mohou vykonávat strážní službu (*např. výše zmíněný strážný v obchodním domě, ale také ostraha letišť, ambasad, elektráren*), ale také mohou zajišťovat převoz peněžní hotovosti, cenin aj. Mezi pracovníky PKB se řadí také osobní strážci nebo také soukromí detektivové.

1.2.7. Převážní vozidlo

Jedná se o vozidlo, ve kterém je uložena přepravovaná peněžní hotovost nebo cennosti. U tohoto vozidla platí, že čím vyšší hodnota přepravovaného předmětu tím vyšší technické nároky na zabezpečení vozidla.

1.2.8. Doprovodné vozidlo

Vozidlo, jež doprovází převážní vozidlo. Používá se při vyšších hodnotách přepravovaného předmětu. V případě zařazení více vozidel do kolony je přítomen v jednom doprovodném vozidle také velitel přepravy (viz velitel přepravy). V tomto vozidle jsou přítomni další pracovníci PKB, kteří pomáhají zajistit bezpečnost převážnímu vozidlu.

1.2.9. Průzkumné vozidlo

Průzkumné vozidlo tvoří podstatnou součást kolony při přepravě cennin v případě převozu větší peněžní hotovosti nebo předmětu s velkou cenou. Převážní vozidlo vyjíždí několik minut před samotnou přepravou. Hlavním úkolem průzkumného vozidla je průzkum stavu dopravy. Kontroluje hlavně průjezdnost silnic, nečekané uzavírky a dopravní nehody. Snahou je zamezit uvíznutí převážního vozidla v dopravní zácpě.

1.2.10. Převážní zavazadlo

Převážní zavazadlo je zavazadlo, do kterého je umístěna samotná zásilka. Může mít různé podoby, od příručního kufříku, až k viditelné bezpečnostní schránce. Zavazadla mají různé bezpečnostní prvky. Podle toho se dělí na dva základní druhy. Na zavazadlo pasivní a aktivní.

Pasivní zavazadla, mohou být vybavena různými elektronickými zařízeními, nicméně jejich úlohou není útočnicka eliminovat, ale pouze zastrašit. Nebo znehodnotit přepravovanou zásilku (zpravidla peněžní hotovost). Mohou být vybaveny sirénami, houkačkami, různými kouřovými signály. [5]

Aktivní zavazadla, jsou stejně jako pasivní vybavena různými elektrickými zařízeními. Avšak oproti pasivním zavazadlům se mohou sama bránit. Například siréna může dosahovat i 145 dB a to může vyvolávat bolesti uší. Dalším příkladem mohou být zadýmovací zařízení, avšak místo dýmu používá aktivní zavazadlo slzný plyn. [5]

Shrnutí

V této kapitole byly stručně vysvětleny termíny, které se v rámci PKB v souvislosti s automobilem mohou vyskytovat. Bylo zde uvedeno základní dělení obrany, která se dělí na sebeobranu a profesní obranu. Obě tyto části mají také své dělení. Dále jsou v kapitole stručně popsány obrané prostředky, hlavně úderné, chemické a elektrické obrané prostředky. Dále v kapitole je stručně pojednáno o zbrani, co může být považováno za zbraň a za jakých podmínek. V další části kapitoly je upřesněn termín pracovník PKB. Na závěr kapitoly jsou popsány termíny týkající se vozidel a zavazadel používaných v rámci PKB v souvislosti s automobilem. Jedná se hlavně o vymezení pojmů přepravní, doprovodné a průzkumné vozidla a jako poslední jsou zde popsány pasivní a aktivní zavazadla.

2. SPECIFIKA PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI V SOUVISLOSTI S AUTOMOBILEM A NUTNÉ VYBAVENÍ

V této kapitole jsou popsány jednotlivé pracovní pozice v rámci PKB, které využívají ke své činnosti automobil, také je v kapitole stručně popsáno jejich vybavení. Dále je v kapitole uvedena základní balistická ochrana pro jednotlivce a typy automobilů, které jsou využívány v PKB. Také je zde uveden problém se slepým úhlem a výhody umístění CCTV v automobilu. Poslední bod kapitoly jsou zde uvedeny riziková místa a činnosti v rámci PKB v souvislosti s automobilem.

2.1. Pracovní pozice v souvislosti s automobilem v rámci Průmyslu komerční bezpečnosti

Tato kapitola pojednává o pracovních pozicích, které jsou v rámci PKB přímo dotčeni užíváním automobilu. Nemusí se jednat o profesionální řidiče, kteří jsou závislí na automobilu, ale také kurýra a doprovod. Také jsou tady profese, které bez automobilu nemohu vůbec vykonávat své povinnosti (*např. pracovník přepravy*).

2.1.1. Pracovník přepravy

Pracovník přepravy je pracovník PKB, jenž má za úkol provádět přesuny peněžní hotovosti nebo cenností. Tito pracovníci nepracují samostatně, ale jsou minimálně ve dvojčlenných skupinách. Při přepravě většího obnosu nebo cennosti větší hodnoty mohou pracovat ve skupinách o více členech.

V případě využití většího počtu osob se jednotliví pracovníci specializují na určitý druh práce. V zásadě rozeznáváme čtyři pracovní pozice. Velitel přepravy, řidič, kurýr a doprovod. V případě menšího počtu osob vykonává jedna osoba více povinností. V případě převozů menších částí (*např. vyzvedávání tržby z čerpacích stanic*) mohou být v osádce vozidla pouze dvě osoby.

Velitel přepravy

Povinností velitele přepravy je kontrola ostatních členů přepravy (*kontrola připravenosti, vybavení, výstroj*), řídí činnost skupiny dle předložené dokumentace, komunikuje s dispečinkem a konzultuje vzniklé situace a vydává rozhodnutí.

Řidič

Řidič je zodpovědný za provozuschopnost vozidla, je povinen znát a respektovat dopravní předpisy, znalost trasy a zájmových bodů podél trasy (*stanice PČR, nemocnice*). Je povinen respektovat příkazy policie.

Kurýr

Je zodpovědný za převzetí a odevzdání přepravované zásilky. Jeho hlavní prioritou je zajištění bezpečnosti přepravované zásilky. Přepravovanou zásilku nesmí vzít do své silnější ruky (*pravák do pravé, levák do levé*), silná ruka musí vždy zůstat volná pro případnou střelbu. [2,5]

Doprovod

Jeho povinností je zajištění bezpečnosti kurýra při přesunech jak automobilem, tak pěšky. Jeho prioritou je zajištění bezpečnosti kurýrovi a zásilce, kterou převáží nebo přenáší. V případě přepadení přepravy, je jeho povinností poskytnout kurýrovi dostatek času pro opuštění nebezpečného prostoru. [2,5]

Organizace přepravy

Jelikož přepravu peněžních hotovostí většinou zajišťují větší společnosti tak nastává další riziko a to riziko prozrazení. Z tohoto důvodu musí být zajištěno a vyžadováno naprosté utajení přepravy. V rámci organizace musí být určen přesný okruh osob, které znají podrobnosti o samotné přepravě. Tím nejzákladnějším co se musí utajit je, kdy bude přeprava, odkud, kam, kolik a jakou trasou pojedou. V případě vyzrazení těchto údajů, již není problém připravit na přepravce přepadení, ze kterého nebudou mít šanci uniknout. [2]

2.1.2. Osádka zásahového vozidla

Úkolem osádky zásahového vozidla je prověřovat poplachy ze vzdálených střežených objektů, které jsou přenášeny na Dohledové přijímací poplachové centrum (dále jen DPPC). Jejich další úlohy mohou být poskytování podpory pro bezpečnostní služby, které působí například v obchodních centrech. Tito pracovníci vyjíždějí na místo, kde budou provádět zásah, na pokyn z operačního střediska dané bezpečnostní agentury. Většinou se jedná o poplach, který je přeposílaný na DPPC.

Jejich povinností je zkontrolovat daný objekt, zda došlo k narušení nebo zda jde pouze o planý poplach. V případě narušení objektu musí tyto pracovníci PKB informovat operační středisko a zasáhnout proti pachatelům.

2.1.3. Kurýr

Jako samostatné povolání, je velmi podobné pozici při přepravě peněžních hotovostí. Práci kurýra je přeprava zásilek, tady se ovšem nemusí jednat o přepravu peněžních hotovostí, ale různých zásilek, za které jsou lidé ochotni zaplatit.

Může se stát, že kurýr poveze domácího mazlíčka na letiště nebo také zásilky firemního charakteru, které je nutné přepravit okamžitě a nemůže s ní dotyčný cestovat osobně.

2.1.4. Osobní strážce

Osobní strážce (*dále jen OS*) je takový pracovník PKB, jehož prací je zajištění bezpečnosti dané osobě. Zajištění bezpečnosti probíhá doprovodem dané osoby a v případě hrozícího nebezpečí musí osobní strážce zasáhnout.

Osobní strážce musí mít znalosti z mnoha oborů, musí ovládat a používat různé zbraně, znát základy zdravotní péče, mít schopnost řídit motorová vozidla a další. [5]

2.1.5. Soukromý detektiv

Soukromý detektiv se specializuje na získávání informací. Tyto informace mohou být různého charakteru, může se jednat o doplnění vyšetřování státních orgánů, kdy jedna strana si najme na pomoc soukromého detektiva nebo také se může jednat o spory v občanskoprávním sporu. Soukromý detektiv může svým zjištěním dopomoci k dosažení práva určité osobě. [5]

2.2. Vybavení pracovníků

Vybavení pracovníků PKB je různé pro různé profese, odvíjí se podle jejich potřeb a hrozeb, se kterými se mohou při své práci setkat. Také se vybavení odvíjí od pohybu pracovníků. Pokud se pracovník PKB pohybuje pouze v rámci České republiky, není tak vázán, jako pokud se pohybuje v rámci více států. Při pohybu v rámci více států musí dodržovat platnou legislativu všech států, přes které projíždí.

2.2.1. Vybavení pracovníka přepravy

Pracovník přepravy je z hlediska ozbrojeného přepadení nejohroženějším povoláním zde zmíněným. Každoročně dochází k několika přepadením. Pracovníci přepravy peněžních hotovostí, kteří převáží menší množství peněžní hotovosti, většinou zajišťující doplňování bankomatů nebo vyzvedávání tržeb z obchodů nebo čerpacích stanic. Vybavení těchto pracovníků není velké.

Firma poskytuje jednotné oblečení členům přepravy, kteří u firmy pracují a provádí přepravu. Také firma zajišťuje vybavení, které mají pracovníci u sebe.

Pracovníci jsou vybaveni balistickou ochranou a mají u sebe palnou zbraň. Dále mají taktickou vestu, ale na ní mají většinou pouze onu zbraň a dorozumivací prostředek, většinou radiostanici nebo mobilní telefon. Pracovníci přepravy používají k dopravě finančních hotovostí polopancéřované vozidlo s logem společnosti, pro kterou pracují.

Při přepravě většího množství peněžní hotovosti je samotná přeprava realizována větším počtem pracovníků a jejich vybavení se může lišit podle konkrétní pozice při samotné přepravě. Nicméně standardem je používání balistické ochrany a přítomnost střelné zbraně u každého člena přepravy. [2]

Vybavení pracovníků přepravy je velmi nákladnou záležitostí. Každá společnost, která zajišťuje přepravu peněžní hotovosti má vybavení a ustrojení svých pracovníků blíže specifikováno ve svých interních normách. [2]

2.2.2. Vybavení kurýra

V případě, že kurýr pracuje pro firmu, která podniká v rámci PKB dostává základní výbavu včetně oblečení od společnosti. Pokud pracuje kurýr na základě živnosti, musí si veškeré vybavení zajišťovat samostatně

Základem je vhodné oblečení podle situace, ve které se pohybuje. Velký důraz je kladen na pohodlí takového oblečení, jelikož kurýr stráví většinu času v automobilu.

Vybavení kurýra může být velmi rozmanité a zahrnovat velkou škálu obranných prostředků a také může obsahovat střelnou zbraň. Vybavení si kurýr určuje podle druhu zakázky, kterou přepravuje a hlavně také podle její ceny. Dalším aspektem užívaného vybavení je cena. Kurýr pracující jako živnostník je při nákupu vybavení limitován cenou daného vybavení.

Kurýr se může častěji setkávat s problémem přepravy přes hranice. V případě cesty do zahraničí, tj. mimo území České Republiky, dostává se kurýr do problému, jelikož ne všude může mít obranné prostředky a mít při takové cestě střelnou zbraň je téměř nemožné.

2.2.3. Vybavení osádky zásahového vozidla

Osádky zásahových vozidel (dále jen OZV) provádí svou hlavní činnost mimo vozidlo, proto si musí veškeré vybavení připevnit na tělo.

Základem vybavení je balistická ochrana, přes kterou mají taktickou vestu s dalším vybavením. Nezbytným vybavením je teleskopický obušek, pepřový sprej a poutací prostředky. Dalším nezbytným vybavením je radiostanice nebo mobilní telefon pro spojení s operačním důstojníkem. Vhodné mohou být také latexové rukavice, aby se mohl pracovník chránit před případnými nakažlivými nemocemi, pokud manipuluje s osobou, kterou přistihli v objektu.

2.2.4. Vybavení osobního strážce

Vybavení osobního strážce je nejrozsáhlejší ze všech povolání, které jsou zde uvedeny. Osobní strážce musí být schopen se pohybovat v mnoha prostředích podle požadavků a zvyků klienta. Proto je nezbytné mít několik souprav oblečení. Minimálně společenské oblečení (*oblek*), jeansy, kalhoty, trička, bundy, rukavice, deštník aj. Oblečení musí mít kombinovatelné, aby pokryl všechny rozměry počasí při různém oblečení. Veškerý oděv musí umožnit nosit a používat obranné prostředky. [5]

Z ochranných prostředků by měl osobní strážce vlastnit mobilní telefony (*několik kusů, jak pro sebe, tak i pro chráněnou osobu*), svítilnu, lékárničku, sluneční brýle, balistickou ochranu, detektor kovů, transportní kufr (*pro cennosti, klienta, pro ochranné pomůcky*). Vhodná je také osobní kamera pro zaznamenávání děje v okolí osobního strážce.

Mezi základní obranné prostředky, které by měl osobní strážce mít, patří: zavírací nůž (*otevíratelný jednou rukou*), teleskopický obušek, kubotan, obranný sprej a střelná zbraň. [5]

Vybavení jednotlivých povolání se liší. Rozdíly jsou způsobeny činnostmi jednotlivých povolání, ale také společností, pro kterou pracují, nebo pokud si vybavení nakupují sami. Pořizovací cena obranných prostředků se u kvalitních výrobců může značně zvednout. Navíc ne vždy mohou mít pracovníci u sebe všechny obranné prostředky. Například při cestě do zahraničí.

2.3. Osobní balistická ochrana

Osobní balistická ochrana je nutností, zvláště při přepravě cenin nebo peněžních hotovostí. Pracovníci přepravy, osádky zásahových vozidel nebo také osobní strážci bývají standardně vybaveni balistickou ochranou. V rámci osobního strážce se jedná o skrytou ochranu, která není zřetelně viditelná a lze ukrýt pod svrchním oděvem. Osobní strážce nemusí být vybaven balistikou ochranou vždy, tady záleží na jeho uvážení a vhodnosti takové ochrany.

V České republice se používají dvě normy, česká norma ČSN 39 5360, která má devět úrovní. Nejpoužívanější normou ve světě i u nás je norma NIJ 0101.04 pocházející z USA. Tato norma má šest úrovní ochrany. Americká norma je používanější, jelikož není tak přísná jako norma česká. Česká norma řeší i průtisk materiálu a jeho limity, avšak americká norma to již neřeší, proto je u nás používanější americká, protože je snadnější jí dosáhnout.

Třída	Ráže	Typ střely	Hmotnost střely	Rychlost střely
I	.38 Special	RN	10.20 g	259 m / s
	.22 LR	LRVH	2.60 g	320 m / s
II – A	.357 Magnum	JSP	10.20 g	381 m / s
	9mm Luger	FMJ	8.00 g	332 m / s
II	.357 Magnum	JSP	10.20 g	425 m / s
	9mm Luger	FMJ	8.00 g	358 m / s
III – A	.44 Magnum	SWC	15.55 g	426 m / s
	9mm Luger	FMJ	8.00 g	426 m / s
III	7.62 Winchester	FMJ	9.70 g	838 m / s
IV	30 – 06 Springfield	AP	10.08 g	868 m / s

Tab. 2: Norma NIJ 0101.04 [11]

2.4. Typy automobilů v rámci Průmyslu komerční bezpečnosti

V PKB se využívá mnoho značek a typů vozidel. Hlavní dělení těchto vozidel je ale podle síly balistické odolnosti. Toto rozdělení vyplývá hlavně z pořizovací ceny vozidla. Používají se tři stupně, běžný automobil, ten nemá žádnou balistickou ochranu, ale může obsahovat elektronické doplňky, jeho cena je nejnižší. Poté následuje polopancéřovaný automobil. Ten je již doplněn balistickou odolností a elektronickými doplňky. Jeho cena je znatelně vyšší. Nejdražší, ale také balisticky nejodolnější vozidlo je celopancéřovaný automobil. V rámci České republiky jsou využívány první dva typy, celopancéřované vozidlo je používáno výjimečně.

2.4.1. Běžný automobil

Jako běžný automobil se většinou užívá osobní automobil. Používá se pouze při přepravě malých hotovostí nebo cenin s velmi malou hodnotou. Tyto vozidla nemají žádné zvláštní úpravy, co se odolnosti týče. Jejich úprava spočívá v doplnění elektronických systémů, hlavně sledování podle systému GPS a vybavení radiostanicí (dále jen RDTS), z důvodu potřeby neustálého spojení s centrálním dispečinkem. Běžný automobil je nejčastější při používání mnoha bezpečnostních agentur vyjma těch, které se zabývají přepravou peněžních hotovostí. [2]

Vybavení běžným automobilem jsou vesměs všechny osádky zásahových vozidel, jelikož tam se neočekává přímé ohrožení osádky při cestě na místo zásahu, ale očekává se možné ohrožení, až po příjezdu k objektu. Také kurýr a soukromí detektiv využívají běžný automobil bez balistické ochrany. U osobního strážce záleží na velikosti nebezpečí, které hrozí chráněné osobě, a také na finančních možnostech. U osobního strážce se v určitých situacích dá očekávat nasazení i balisticky odolnějšího vozidla, než je běžný automobil. [2]

2.4.2. Polopancéřovaný automobil

Tyto vozidla jsou postavena jako běžné automobily a pancéřováním jsou vybaveny až dodatečně ve specializovaných firmách. Oproti běžným vozidlům mají velkou výhodu, jelikož poskytují větší balistickou odolnost. Jejich nevýhodou je větší hmotnost oproti běžným vozidlům. Nicméně mají slabší pancéřování než celopancéřovaná vozidla, avšak jsou daleko lehčí než celopancéřovaná vozidla, což jim poskytuje lepší jízdní vlastnosti. Dále jejich výhodou je výrazně nižší cena než celopancéřovaných vozidel. [2]



Obr. 8: Polopancéřované vozidlo společnosti Loomis [14]

2.4.3. Celopancéřovaný automobil

Tato vozidla jsou již od výroby stavěna jako pancéřované speciální vozidlo. Jejich výrobou se zabývají specializované firmy. Tato vozidla jsou velmi nákladná, a proto jsou používána pouze pro přepravu velkých hotovostí, anebo velmi cenných zásilek. Jejich nevýhodou je velká hmotnost, se kterou souvisí nutnost výkonného motoru, avšak výsledkem je velká spotřeba paliva a snížení dojezdové vzdálenosti, kterou vozidlo disponuje. Celopancéřovaný automobil je vysoce nákladnou záležitostí, pořizovací cena se u takových automobilů může pohybovat až k 40 milionům korun. [2]



Obr. 9: Celopancéřované vozidlo přepravy peněžních hotovostí [15]

Výše uvedené vozidlo (Obrázek 9), které je v celopancéřovém provedení je v České republice k vidění jen zřídka. Při převozech peněžních hotovostí se v rámci České republiky využívá polopancéřovaných automobilů. V České republice nejsou tyto auta tak nutná jako v jiných státech, například Francie, odkud pochází i výše uvedená fotografie, jelikož brutální přepadení převozců peněžních hotovostí a cenin není v České republice tak vysoká.

Doplňkové a improvizované vybavení automobilů

Do doplňkového vybavení vozidla patří, jak improvizovaná balistická odolnost, tak montáž přídatných úchytů do nákladního prostoru.

Improvizovaná balistická ochrana

V případě nutnosti posílení balistické odolnosti vozidla, lze použít klasické osobní balistické ochrany. Tyto úpravy se používají, pokud není k dispozici specializované vozidlo s balistickou ochranou a je vhodné nebo nutné zvýšit balistickou odolnost.

Dosáhnout zvýšení balistické odolnosti lze za použití standartní balistické vesty, a to při použití vesty pro skryté nošení, tak také pro vnější nošení. Balisticky zesílit je tímto způsobem možné dveře, stačí zavěsit jeden, nebo oba pláty vesty na háčky, které drží vestu. Problémem je nemožnost zesílení skla dveří, ale pouze spodní poloviny. Dále se tak dá zesílit i podlaha a to pouze položením balistické vesty na podlahu. Další možností je pověšení vesty na sedadlo řidiče a spolujezdce. Toto řešení nepomůže osobám sedících na předních sedadlech, ale v případě užití u osobního strážce, dává jistou možnost na přežití osob sedících na zadních sedadlech.

Další možností je využití balistických štítů. V případě napadení vozidla, například při přepravě cenin. Využití balistických štítů jako pohyblivé ochrany osádky, kdy mohou štíty držet v ruce a nastavit štít na stranu, popřípadě zesílit odolnost oken a získat tak čas na opuštění prostoru. Výrobce balistických štítů často umožňují individuální úpravy velikosti, proto je možné jejich použití v automobilu. Použití štítu standardní velikosti by bylo v automobilu takřka nemožné.



Obr. 10: Balistické štíty různé velikosti [12]

Doplňkové vybavení

Jako doplňkové vybavení lze chápat libovolnou výbavu, jež není standardně dodávána výrobcem. Jedná se hlavně o úpravy zavazadlového prostoru. Takovou úpravou může být vytvoření úchytného systému, aby bylo možné vozit v nákladním prostoru klec na zvířata. Ať už se jedná o kurýra, který občas vozí i zvířata, tak také může takových úchytnů využít osádka zásahového vozidla, která používá služebního psa. Možností doplňkové výbavy je obrovské množství a odvíjí se od konkrétní profese a hlavně od jednotlivé situace.

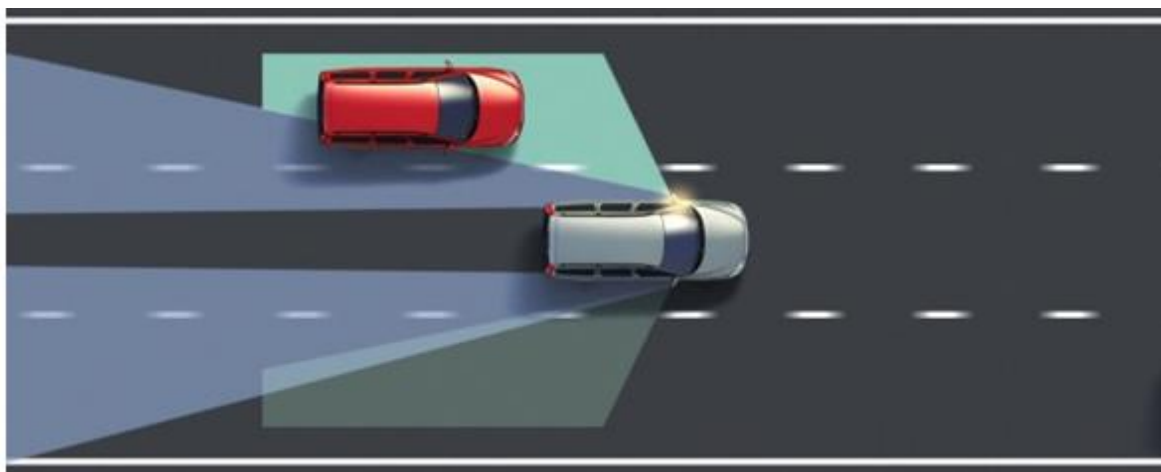
2.5. Problematika slepého úhlu ve zpětných zrcátkách

Slepý nebo také mrtvý úhel je problémem všech řidičů, kteří používají k dopravě automobil. Při práci komplikuje tento úhel i život pracovníkům PKB. Musí s ním počítat, jako s rizikem, protože z této strany může přijít útok, na který se pracovníci nemohou přichystat, jelikož o něm do poslední chvíle nevěděli.

2.5.1. Podstata slepého úhlu v automobilu

Zpětné zrcátka slouží k tomu, aby řidič vozidla měl přehled o dění kolem automobilu. Avšak zrcátka nepokrývají celou oblast, ale směřují pouze dozadu. A oblasti vedle automobilu, která z místa řidiče není vidět ve zpětných zrcátkách, se nazývá slepý nebo také mrtvý úhel. Velikost slepého úhlu je u každého typu automobilu jiná, výrobci vozidel se jej snaží potlačit co nejvíc.

Problémem slepého úhlu je možnost dopravní nehody, ale v PKB také možnost napadení osádky vozidla z tohoto úhlu. V případě využití slepého úhlu získává útočník výhodu v momentu překvapení, jelikož řidič nemusí o tomto útočnickovi vědět do poslední chvíle a nemůže tak varovat své kolegy.



Obr. 11: Ukázka skrytého automobilu ve slepém úhlu [13]

2.5.2. Možnost obrany proti slepému úhlu

Možnou obranou proti slepému úhlu jsou přídavná zrcátka, která jsou tvarovaná. Tyto zrcátka dostatečně pokrývají slepý úhel, ale jejich nevýhodou je, že deformují obraz. Tyto zrcátka bývají vypouklá, aby tento úhel pokryly v co největší míře.



Obr. 12: Možnost zmenšení slepého úhlu pomocí přídavných zrcátek [16]

V poslední době nabízí sami výrobci vozidel obranu proti slepému úhlu. V jejich podání se jedná o automatickou detekci vozidla v tomto prostoru nebo pomocí kamerového systému a následné přenášení obrazů z těchto kamer na displej uvnitř vozidla.

2.6. Kamerový systém v automobilu

Kamerový systém v klasických objektech není nic neobvyklého, nicméně pořízování kamerového záznamu za jízdy automobilem již není v dnešní době nemožné. Takový záznam může být výhodný v rámci řešení dopravní nehody, ale také pokud by došlo k přepadení vozidel nebo jako důkazní materiál, kdyby opravdu došlo k takovému přepadení.

2.6.1. Důvod umístění CCTV do automobilu

V rámci PKB v souvislosti s automobilem je stále hledána rovnováha mezi snižováním rizika při vystupování z automobilů, popřípadě snižování vzdáleností pěší přepravy, a legislativou, jež nám upravuje chování řidičů automobilů.

V rámci snížení možného hrozby, je lepší zastavit přímo před budovou, do které směřujeme, ať už je doprovázen klient nebo jsou přepravovány peněžní prostředky. Avšak zákon nám to vždy neumožňuje. Také se mohou vyskytovat situace, kdy je nutné tyto pravidla porušit, pro zajištění bezpečnosti přepravované osoby nebo cenností. V případě napadení vozidla,

pokud je to možné, je nejlepší možností okamžité opuštění nebezpečného prostoru. Avšak pokud je vozidlo přepadeno a řidiči se podaří ujet z nebezpečného prostoru, není možné, aby striktně dodržoval pravidla silničního provozu. V případě zastavení na první světelné křižovatce by ihned čelil opakovanému pokusu o přepadení. Pro takové případy je vhodné mít v automobilu několik kamer, jenž stále zaznamenávají dění okolo vozu.

2.6.2. Umístnění CCTV v automobilu

Minimálně by měla být jedna kamera směřující před automobil. Pokud má automobil zadní sklo, tak by tam měla být kamera snímající prostor za automobilem. Takto umístěné kamery dopomohou v prokazování případné dopravní nehody, ale také pokud by bylo vozidlo přepadeno a řidiči by se podařilo uniknout, tak záběry z dění okolo automobilu pomohou při dokazování jednání v KN při porušení pravidel silničního provozu.

Další možností je umístnění kamer na boční okna automobilu, a tím pokrytí celého okolí.

Novější kamery do auta poskytují nahrávání v HD kvalitě (1280 x 720 bodů a více), avšak při jízdě mají stále problémy s ostřením obrazu. Při běžné jízdě není obraz zcela ostrý, a nelze tak rozpoznat registrační značku. Nicméně jako základní důkaz na podporu své věrohodnosti a přiblížení krizové situace to stačí.

Kamery, které jsou vyrobeny přímo pro použití v automobilu, se v dnešní době dají sehnat již přibližně od 1000Kč. Nicméně cena kvalitnějších výrobků, které mají lepší obraz, se pohybuje mezi 2000 a 3000 Kč. Vybavení většího počtu aut alespoň dvěma kamerami je vcelku nákladnou záležitostí.



Obr. 13: Záznam palubní kamerou

Výhodou mít ve vozidle kamerový systém je lepší dokazování v případě dopravní nehody, nebo přepadení vozidla. Pokud je vozidlo vybaveno kamerovým systémem a ten zaznamenává obraz dění kolem automobilu, může být také pořizován i zvukový záznam.

Moderní automobily mají často zabudován kamerový systém již od výrobce, který umožňuje řidiči neustále přímo v automobilu sledovat okolí svého vozidla v reálném čase. Příkladem může být Nissan Qashqai.

2.7. Riziková činnosti a místa pro útok na pracovníka průmyslu komerční bezpečnosti

V této kapitole máme popsána rizika, která plynou pro pracovníka PKB, při nastupování a vystupování. Také jsou zde popsány možné místa útoku, které by mohli být vhodné pro takový útok.

2.7.1. Nastupování

Velkým problémem v souvislosti s možným přepadením je nastupování. Pracovník se musí věnovat dalším úkonům a ne jen svému okolí, proto se zde zvyšuje prostor pro přepadení.

V případě přepravy peněžní hotovosti je zde zvýšené riziko, z důvodu otevření dveří do nákladního prostoru, kde je uložena veškerá hotovost, kterou mají pracovníci přepravy právě v automobilu. Také je tu zvýšený pohyb v okolí vozidla, kdy musí pracovník uložit přepravky na peníze do nákladního prostoru a stíní tím řidiči výhled do zpětných zrcátek a sám se nemůže plně věnovat prostoru kolem sebe.

V případě přepadení kurýra se jedná o stejný problém, musí uložit zakázku do nákladního prostoru nebo na zadní sedadla, pokud využívá osobní automobil, protože je takové uložení vhodnější a v tom okamžiku se nemůže plně věnovat svému okolí. V případě kurýra může být taková situace umocněna absencí druhého pracovníka, pokud realizuje takovou přepravu samostatně.

Osobní strážce má situaci obdobnou jako kurýr, opět bývá ve většině případů sám a musí zajistit bezpečnost sobě, hlavně chráněné osobě a také musí provést alespoň zevrubnou prohlídku vozidla. V případě osobního strážce je zde další problém, jelikož pracuje samostatně, tak je také řidič. Ve chvíli, kdy do auta nastoupí chráněná osoba, musí dojít k místu řidiče, nastoupit a vyjet na silnici, což hlavně ze začátku požaduje zvýšenou pozornost na

okolní dopravní situaci a tudíž se nemůže plně věnovat okolí vůči potenciálnímu útočníkovi.

Pro soukromého detektiva platí totéž co pro ostatní, musí se při nastupování do vozidla věnovat jiným úkonům, než pouze sledování okolí a může mu tudíž hrozit zvýšené riziko napadení.

2.7.2. Vystupování

Pro vystupování platí totéž co pro nastupování do vozidla. Pracovníci se musí věnovat jiným věcem než jen kontrole okolí, i když je v okolí automobilu zvýšený pohyb. Je nutné zaparkovat, což ve městě není někdy snadné, natož pokud se jedná o doprovod klienta nebo přepravu peněžních hotovostí.

Jedinou změnou oproti nastupování je ta, že věci si z automobilu pracovníci berou, tudíž je pro pachatele vhodné využít momentu, kdy bude dotyčný pracovník brát zavazadlo a nebude dávat pozor.

2.7.3. Křižovatka

Křižovatka, je vhodným místem pro možné přepadení z důvodu snadné blokace automobilu pomocí vyjetí jiného vozidla z připojované komunikace. Nevýhodou může být provoz, kdy okolní řidiči mohou přivolat policii.

Použití křižovatky k přepadení vozidla je vhodné jen na vedlejších komunikacích. Nebo v menší obci, kudy jen dotyčné vozidlo projíždí. Tyto místa jsou vhodné z důvodu menšího provozu a také většího počtu únikových tras.

Pro přepadení nelze použít velké křižovatky, často řízené semaforem, ve velkých městech, jelikož by útočníci neměli čas na samotné přepadení, ale také by neměli volné únikové cesty.

2.7.4. Odlehlé komunikace

Odlehlé komunikace mezi městy nebo obcemi jsou výborným místem pro přepadení. Po těchto komunikacích nejezdí většinou mnoho automobilů a tak budou mít útočníci dostatek času. Také výhodou je možnost úniku a to nejen po silnici, ale také terémem. Pokud si útočníci najdou správné místo, lze uniknout lesem, nebo po poli, kde jsou obtížně pronásledováni.

Nevýhodou těchto komunikací je možnost se jim vyhnout po větších a frekventovanějších dopravních komunikacích.

2.7.5. Komunikace vedoucí zástavbou

Jedná se o opak odlehlých komunikací, kdy si útočníci vyberou místo ve městě, nebo v obci, ale takovou dopravní komunikaci, která není příliš frekventovaná.

Výhodou malých komunikací je možnost většího počtu únikových tras, kterými lze opustit daný prostor. V menších obcích, popřípadě na sídlištích je velká možnost, že se neobjeví nezúčastněná osoba, jelikož většina místních obyvatel bude v práci.

Nastupování i vystupování nese při práci určitá rizika. Ne vždy si pracovník PKB může vybrat, kde zastaví, proto musí počítat s určitými hrozbami, znát je a být na ně připraven. Také ne všechna místa jsou pro přepadení vhodná, nejvhodnějším místem jsou odlehlé komunikace, ideálně vedoucí lesem. Jelikož na přepadení musí mít pachatelé čas a navíc potřebují co nejúčinněji zablokovat vozidlo proti odjetí. Lesní porost může velmi pomoci.

2.8. Možnosti útoku

Možnosti útoku se liší zejména podle důvodu samotného útoku. Jedná se hlavně o počet pachatelů, jelikož čím větší počet pachatelů, tím vyšší šance na úspěch, ale také možnost nechtěného vyzrazení. Dále možnosti vstupu do vozidla, v případě, že se jedná o zastrašující útok na OS a chráněnou osobu, tak jej nemusí pachatelé řešit. Ale pokud se jedná o přepadení převozu peněžní hotovosti, tak se pachatelé musí dostat do nákladového prostoru. Jako poslední jsou možnosti jak nejefektivněji vyřadit vozidlo z provozu.

2.8.1. Jeden útočník nebo více útočníků

Počet útočníků je závislý od cíle, kterého chtějí dosáhnout. Pokud se jedná o zastrašení chráněné osoby napadením. Tak může stačit pouze jedna osoba. Avšak v případě přepadení transportu peněžní hotovosti nebo cenností, zvláště u větších hodnot, kdy jede kolona více vozidel, musí být přítomno přepadení větší množství osob.

2.8.2. Možnosti vstupu do automobilu

Možných míst vstupu pachatelů do automobilů není mnoho, jedná se hlavně o okénka a dveře samotné. V případě běžného automobilu může pachatel použít ke vstupu do vozidla rozbití bočního okna a následně otevření dveří vozidla. V případě vozidel se zvýšenou ba-

listickou odolností je již složitější otevřít uzamčené vozidlo a musí tudíž přinutit osádku, aby toto vozidlo otevřela sama a umožnila jim tak přístup do automobilu. Nebo použít hrubou sílu, což sebou nese riziko, že stihne přijet přeapadené osádce na pomoc.

2.8.3. Možnosti vyřazení automobilu z provozu

Vyřazením vozidla z provozu je myšlen takový stav, kdy je již nemožné uprchnout před pachatelem a musí dojít k obraně nebo k rezignaci.

Jedná se hlavně o vyřazení motoru z provozu. Po zničení motoru je již s takovým vozidlem nemožné ujíždět. Dále je možnost zničení pneumatik vozidel, avšak speciály se zvýšenou balistikou odolností mívají vyztužené pneumatiky, aby i po jejím poškození byly schopni pokračovat v jízdě, byť za snížené rychlosti a s velmi omezeným dojezdem.

Možnosti útoků se velmi liší podle účelu útoku, místa útoku, ale také podle počtu pachatelů a jejich vybavení. Podle těchto podmínek si musí útok upravit, pokud chtějí, aby byl úspěšný.

Shrnutí

V rámci kapitoly bylo uvedeno povolání, které využívají ke své práci automobil a ukázáno jejich vybavení, které je velmi rozmanité a liší se podle pozice, ale i podle společnosti pro kterou pracovník pracuje nebo také pokud je živnostník. Tyto rozdíly jsou způsobeny hlavně cenou vybavení. V kapitole je ukázáno rozdělení osobní balistické ochrany dle nejčastěji využívané normy pocházející z USA. Následně je v kapitole popsáno základní dělení automobilů, které jsou využívány v rámci PKB. Hlavním problémem u slepého úhlu je možnost jeho využití pachatelem při samotném útoku, ale také možnost dopravní nehody při jízdě vozidlem. V kapitole jsou také ukázány výhody CCTV v automobilu. Poslední částí kapitoly jsou místa a činnosti, při kterých hrozí pracovníkům PKB v automobilu riziko přepadení.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3. PŘEPADENÍ VOZIDEL V PRŮMYSLU KOMERČNÍ BEZPEČNOSTI

V této kapitole jsou popsána skutečná přepadení, která se opravdu stala. Některá přepadení byla úspěšná, jiná byla neúspěšná. Pracovníci PKB se vždy v první řadě musí starat o svůj život. Přepřavovaná zásilka je sice jejich hlavní priorita, o kterou se mají starat, ale ne vždy to jde. V této kapitole jsou uvedena i přepadení, kde pachatelé měly velkou palebnou převahu a pracovníci PKB se snažily uprchnout, ale ne vždy to bylo možné.

3.1. Přepadení převozu peněžní hotovosti v obci Přemyslovice

Přepadení převozu peněžní hotovosti v obci Přemyslovice bylo podle vyjádření Polici ČR a pracovníků přepadené společnosti Loomis velmi brutální. Pachatelé zahájili střelbu na přepravce, aniž by po nich chtěli jejich kapitulaci. Tito pachatelé pokračovali ve střelbě i po té co došlo ke zneškodnění motoru vozidla a střely začaly pronikat do interiéru vozidla.

3.1.1. Průběh přepadení

K loupežnému předání transportu peněžní hotovosti došlo 21. února 2013 přibližně v 8 hodin ráno v obci Přemyslovice na Prostějovsku v Olomouckém kraji. Převážní vozidlo patřilo společnosti Loomis a přepravovalo pro Českou spořitelnu peněžní hotovosti pro doplňování bankomatů, pravděpodobně se jednalo o částku 33,5 milionu korun. [17, 18, 19, 20]

K přepadení došlo na výjezdu z obce Přemyslovice ve směru na obec Konice. Vozidlo společnosti Loomis zajišťující přepravu bylo zablokováno terénním vozidlem. Vozidlo opouštělo obec Přemyslovice, když na horizontu je náhle předjelo terénní vozidlo zelené barvy se ztmavenými skly. Po předjetí ihned zastavilo a zablokovalo tak vozidlo přepravující peněžní hotovost. Z terénního auta vystoupily dva maskovaní lupiči. První si stoupl před vozidlo vyzbrojen brokovnicí a neznámým ručním granátem. Druhý vyzbrojený samopalem české výroby vzor 58 ráže 7,68x39mm si stoupl vedle vozidla k oknu u sedadla řidiče. Třetí útočník zůstal sedět v automobilu. [17, 18, 19, 20]

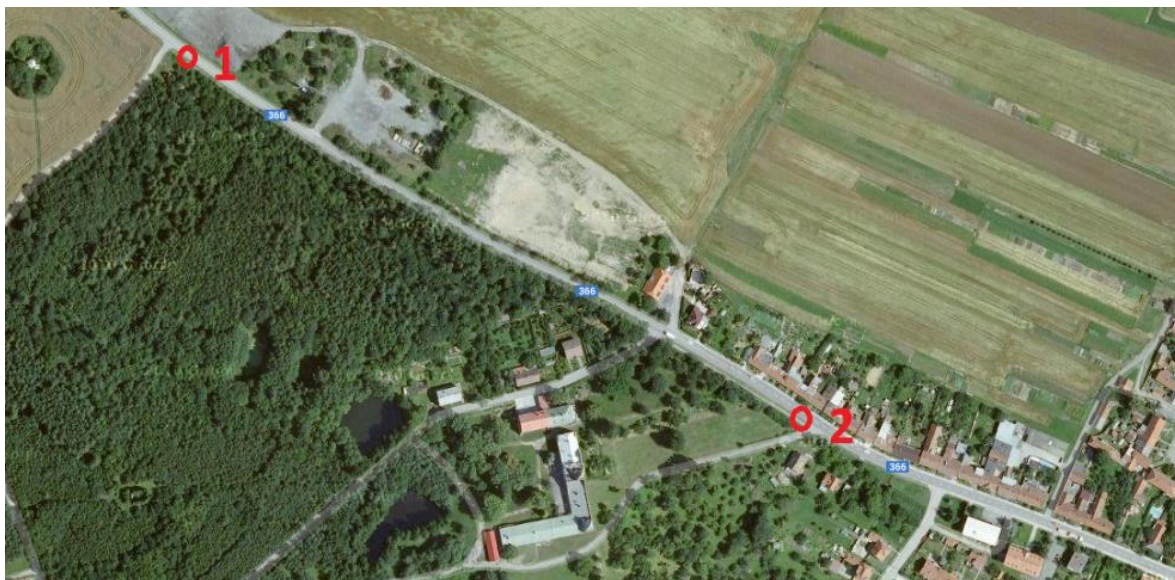
Pachatelé bez předchozího varování zahájili střelbu na čelní sklo vozidla, motorový prostor a okno u sedadla řidiče. Osádka vozidla se pokoušela uniknout couváním zpět do obce. Podle dostupného popisu celé situace ujížděla osádka několik stovek metrů směrem k zpět k obci. Pachatelům se následně střelbou podařilo vyřadit motor a vozidlo již pokračovalo

z kopce samospádem. Během střelby bylo také zničeno čelní sklo vozidla, které nevydrželo příchozí střelbu. Do interiéru vozidla pronikly celkem čtyři střely. Řidič nebyl zraněn, avšak posléze byl nalezen zásah do neprůstřelné vesty, kterou měl v tu dobu na sobě. Zraněn byl však jeho kolega. [17, 18, 19, 20]

Po vyrazení vozidla nastoupili pachatelé zpět do svého automobilu, předjeli již nepojízdné vozidlo a nechali jej do svého vozu narazit. Následně vystoupili a opět zahájili střelbu na vozidlo. Po zahájení opětovné střelby dal řidič útočnickům znamení, že již nebudou klást odpor. Osádka byla donucena vystoupit z vozidla a lehnout si na zem. [17, 18, 19, 20]

Po zničení motoru došlo k uzamčení nákladní části a pachatelé se tak museli prostřílet do nákladního prostoru. Třetí pachatel zůstal u osádky vozidla. Následně se pachatelům podařilo otevřít zadní dveře a přeložit peněžní hotovost do svého vozu. Celkem bylo při přepadení vystřeleno přibližně 30 ks munice. Osádka vozidla nevystřelila ani jeden náboj. [17, 18, 19, 20]

Ze tří pachatelů byl dopaden pouze jeden a to 10. března 2014 na Praze 9. Proti němu je veden jako hlavní důkaz vzorek DNA z krve, kterou ztratil při poranění během přepadení. Tuto krev se snažil pomocí benzínu zapálit a zničit, což se mu ovšem nepovedlo. [17, 18, 19, 20]



Obr. 14: Místo přepadení

Na obrázku 9 je zobrazeno přibližné místo přepadení. Bod 1 ukazuje pravděpodobné místo prvního zastavení vozidla provádějící přepravu. Bod 2 ukazuje místo kde se podařilo pachatelům zastavit již nepojízdné vozidlo, které mělo zničený motor, čelní a boční okno u

řidiče. Z dostupného popisu, lze usoudit, že se řidiči vozidla podařilo couvat přibližně 400 až 500 metrů. [17, 18, 19, 20]



Obr. 15: Vozidlo poškozené střelbou [20]

3.1.2. Analýza přepadení

Útočili celkem tři pachatelé, k dispozici měli terénní automobil blíže neznámé značky. Dále měli k dispozici samopal vzor 58 české výroby v ráži 7,62x39 mm. Dále minimálně jednu brokovnici, blíže neznámou a také minimálně jeden ruční granát, funkčnost granátu je neznámá, ale pokud byli vyzbrojeni samopalem a brokovnicí, lze předpokládat jeho pravost. Měli také u sebe značné množství nábojů, jelikož při samotném přepadení padlo z jejich strany více než třicet výstřelů.

Pachatelé si pro přepadení vybrali komunikaci, která ústí z obce a na jedné straně komunikace sousedí s přilehlým lesem. Na straně druhé je pole, avšak pro napadené vozidlo je nemožné vjet na toto pole, jelikož komunikaci od pole odděluje strmá hráz. Na původní místo přepadení není přímo vidět z obce.

Druhotné místo přepadení, kde došlo k zastavení již nepojízdného vozidla, leží přímo v obci Přemyslovice, přibližně na úrovni pátého domu od okraje obce. Pod hrozbou použití

ručního granátu donutili posádku vozidla se vzdát. Zámky nákladového prostoru vozidla byly rozstříleny.

Reakce osádky přepadeného vozidla byla podle dostupných údajů adekvátní. Pokusili se z místa přepadení uprchnout couváním, jelikož měli zablockovanou komunikaci přímo před sebou a nemohli se na úzké komunikaci nikde otočit. Po hrozbě granátem a následném pronikání vypálených střel do interiéru vozidla a tím zranění jednoho člena přepravy došlo k očekávané rezignaci na další obranu. Pachatelé byly vyzbrojeni větší palebnou silou a také byli v početní převaze. Osádka také musela vzít v potaz blízkost obytných domů, aby střelba nezasáhla neúčastné osoby.

3.1.3. Doporučená opatření

V tomto případě se osádka napadeného vozidla zachovala správně. I když čelila velké palebné převaze, tak se pokusila uniknout z daného místa. Rezignovali na obranu, až po té co bylo jejich vozidlo zcela vyřazeno z provozu.

Způsob jak zabránit tomuto přepadení je v zesílení balistické odolnosti motorového bloku vozidla, aby nedocházelo k vyřazení motoru z činnosti po několika zásazích. Jako další by bylo vhodné zesílení balistické odolnosti bočních oken. Vhodnou metodou by mohli být rozměrově upravené balistické štíty (*viz kapitola 2.4.*)

3.2. Přepadení převozu peněžní hotovosti Praha Zličín

Níže uvedené přepadení je jedno z mála, kdy se podařilo přepravníkům uprchnout z nebezpečného místa a zachránit tak přepravovanou zásilku. Samotné přepadení nebylo provedeno za jízdy, ale při nakládce zásilky přímo před obchodním domem.

3.2.1. Průběh přepadení

K přepadení došlo přibližně v 8:08 v Praze na Zličíně, přímo před hlavním vstupem do obchodního domu Ikea. Převážní vozidlo patřilo společnosti Loomis, jehož zaměstnanci nakládali peněžní hotovost do automobilu. Částka nebyla z důvodu ubránění přepravy zveřejněna. [21, 22]



Obr. 16: Místo přepadení

Na obrázku 11, je zvýrazněno místo přepadení. Bod 1 je místo samotného přepadení. Bod 2 je místo zastavení osádky vozidla poté co unikli z přepadení.

K přepadení došlo v průběhu nakládání peněžní hotovosti do vozidla. Řidič přepravního vozidla seděl na svém místě. Druhý člen přepravy právě přicházel k vozidlu, když za vozidlem přepravy zastavilo bílé vozidlo značky BMW s registrační značkou 1AH 8041. Z něhož vystoupili dva pachatelé, řidič vozidla zůstal v automobilu. Jejich příjezd byl v době, kdy přepravce již měl otevřené boční dveře nákladního prostoru a zřetelně viděl příjezd pachatelů a jejich vystupování. [21, 22]



Obr. 17: Příklad příchodu pachatele k boku vozidla

Pachatelé měli uniformy policie a měli také kukly na obličeji. První pachatel byl vyzbrojen krátkou palnou zbraní blíže neznámého typu. Druhý pachatel byl vyzbrojen dlouhou zbraní, také blíže neznámého typu. Po vystoupení z automobilu šel první pachatel k bočním dveřím přepravního vozidla, které v té době již zavíral pracovník přepravy. Pracovník přepravy viděl jejich příjezd a také vystupování, proto nasedl do zavazadlového prostoru, aby mohl řidič ihned opustit nebezpečný prostor. První pachatel po zavření dveří přistoupil k oknu u spolujezdce a podíval se na řidiče. Řidič vozidla ihned odjel, jelikož pachatelé stáli svým vozidlem za vozidlem přepravy. [21, 22]



Obr. 18: Vozidlo po střelbě [21]

Při přepadení padlo několik výstřelů do oblasti bočních dveří přepravního vozidla. Podle dostupných fotografií bylo výstřelů přibližně 5 až 7 do zadní části bočních dveří. Z dostupných materiálů je patrné, že ke střelbě dochází při nastupování přepravce do vozidla. Pachatel se patrně snažil přimět přepravce ke kapitulaci, aby neuzavřel vozidlo, ve kterém jsou proti krátké zbrani do určité doby chráněni. Po odjezdu vozidla pachatelé nastoupili do svého vozidla a opustili parkoviště obchodního domu. Po odjezdu z parkoviště urazili zhruba 2 kilometry, než přepravní vozidlo zastavilo na nájezdu na dálnici ve směru na Plzeň. [21, 22]

3.2.2. Analýza přepadení

Přepadení se zúčastnili celkem tři pachatelé. Jeden byl pravděpodobně vyzbrojen krátkou palnou zbraní, ze které vystřelil několik ran, pravděpodobně 5 až 7 ran. Druhý pachatel byl vyzbrojen dlouhou palnou zbraní neznámého typu. Oba pachatelé byli převlečeni za policii ČR. Třetí pachatel zůstal v automobilu. O jeho oblečení nebo vybavení nejsou známy další podrobnosti. Pachatelé měli k dispozici automobil bílé barvy značky BMW s registrační značkou 1AH 8041.

V okamžiku přepadení byl řidič na svém místě, Druhý pracovník přepravy byl vyzvednout zásilku a již se přibližoval k vozidlu. Ze záznamu kamerového systému je zřejmé, že při přibližování vozidla s pachateli si kontroloval automobil, zda je toto auto bezpečné, nebo nikoliv. Po zjištění skutečnosti, že se jedná o přepadení, ihned nastoupil do vozu, aby mohl řidič co nejdříve opustit nebezpečný prostor. Reakce ihned zavřít boční posuvné dveře vozidla přispělo k ubránění zásilky. V případě otevřených dveří by mohl být zasažen střelbou.

Při tomto přepadení selhali samotní pachatelé, kdy špatnou blokadou vozidla přepravy umožnily řidiči opustit bezpečný prostor. Také chování druhého pachatele je překvapující. Místo, aby se snažili zastavit vozidlo, zůstal u automobilu i přes to, že byl vyzbrojen větší palebnou silou než jeho kolega, jelikož byl vybaven samopalem.

3.2.3. Doporučená opatření

Reakce přepravců na toto přepadení byla v pořádku, ihned se pokusili opustit nebezpečný prostor, což se jim také díky chybám pachatelů přepadení podařilo.

Možným doporučením je nevjíždět s přepravním vozidlem na dálniční nájezd, ale lepší by bylo zůstat v okolních silnicích. V případě pronásledování na dálnici mají pachatelé velkou

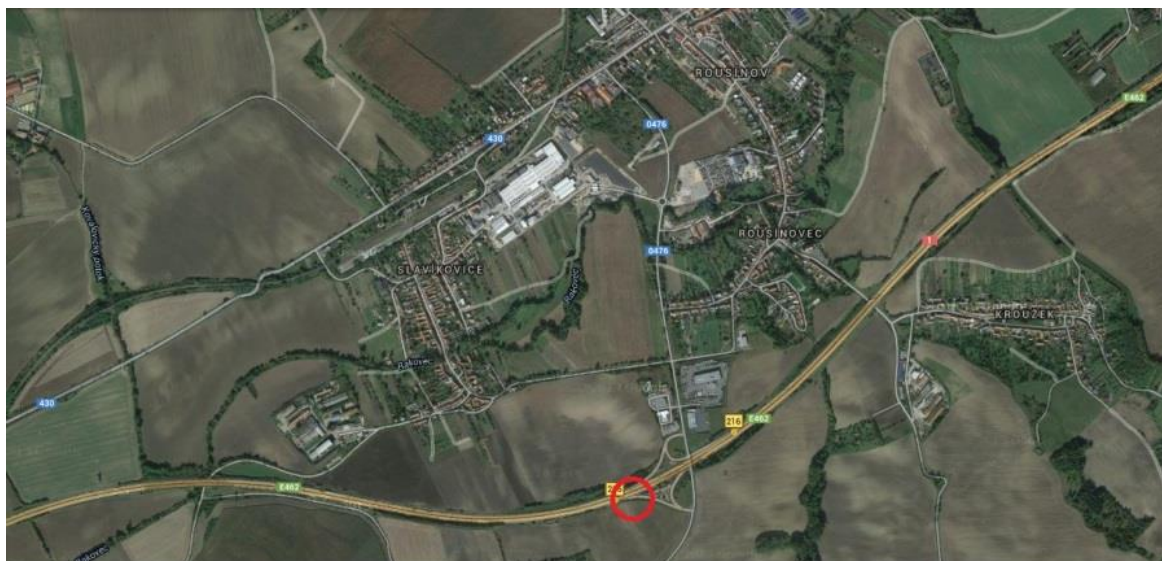
výhodu většího výkonu motoru ve svém automobilu. Zvláště zde, kde pachatelé měly automobil značky BMW, které jsou známy svým větším výkonem. Při útěku po dálnici, nemají pracovníci přepravy kam odbočit, aby se snažili setřást, nebo alespoň zmást pronásledující pachatele.

3.3. Přepadení převozu peněžní hotovosti na dálnici D1 u Rousínova

Přepadení vozidla na dálnici D1, proběhlo ve večerních hodinách přímo na sjezdu z dálnice. V případě je řada podivností. Například proč vozidlo s penězi zastavilo na sjezdu, nebo a to je podstatnější, proč velitel přepravy vystoupil z vozidla.

3.3.1. Průběh přepadení

K přepadení došlo ve večerních hodinách, kolem 22:50 na dálnici D1 na 216. kilometru ve směru na Olomouc. Jedná se o společnost Loomis. Výše částky byla několikrát upravena a vždy kolísala mezi 40 až 70 miliony korun v hotovosti. Podle posledních zpráv by se mělo jednat o částku až oněch 70 milionů. [23, 24, 25]



Obr. 19: Místo přepadení

Přepravci jeli směrem na Olomouc, když je předjel osobní automobil tmavě modré barvy. Podle přepravců mělo maják. Automobil donutil zastavit přepravce na kraji dálnice u sjezdu na 216. Kilometru na obec Rousínov. [23, 24, 25]

První pachatel vystoupil z automobilu a donutil velitele přepravy jít do zadní části automobilu zkontrolovat zadní světla, tam jej pod pohrůžkou násilí a vyhrožování palnou zbraní také spoutal. [23, 24, 25]

Poté z osobního automobilu vystoupil také druhý muž, který donutil vystoupit z vozidla také řidiče. [23, 24, 25]

Následně odnesli z vozidla bezpečností agentury peněžní hotovost. Po vymošení veškeré hotovosti zapálili dodávku bezpečnostní agentury a odjeli. Pracovníky přepravy zanechali na místě. [23, 24, 25]



Obr. 20: Detail místa požáru vozidla [25]

3.3.2. Analýza přepadení

Přepadení se zúčastnili dva pachatelé, alespoň jeden byl vyzbrojen palnou zbraní neznámého typu. Měli k dispozici blíže nespecifikované osobní vozidlo tmavě modré barvy, patrně vybavené majákem.

Donutili k opuštění vozidla velitele přepravy, poté jej spoutaly. Pod pohrůžkou násilí donutili vystoupit i druhého přepravce. Po opuštění vozidla pracovníky přepravy se jim podařilo otevřít nákladní prostor a odcizit peněžní hotovost. Následně zapálili vozidlo.

Zde selhal velitel přepravy, kdy opustil vozidlo na dálnici, uprostřed noci. Poté řidiči vozidla nezbylo než, také opustit vozidlo, protože nevěděl, jestli pachatelé jsou schopni veliteli přepravy doopravdy ublížit.

3.3.3. Doporučená opatření

Doporučení pro všechny přepravce, že nesmí opouštět vozidlo, pokud si neověří, zda se jedná opravdu o policii. V případě nejasností má žádat o doprovod na nejbližší policejní stanici, aby měl jistotu, že se jej nepokusí vyloupit.

V tomto případě vystoupil velitel přepravy z vozidla a šel se s neznámým pachatelem podívat na zadní stranu vozidla.

Doporučením pro řidiče je, pokud nastane taková situace, kdy člen přepravy musí opustit vozidlo, aby celou dobu sledoval svého kolegu pomocí zpětných zrcátek nebo kamerového systému situaci, pokud je jím vozidlo vybaveno a má přímo ve vozidle výstup na monitor (viz kapitoly 2.5. a 2.6.).

Shrnutí

V této kapitole jsou ukázány celkem tři situace profesní obrany. První situace profesní obrany byla vybrána vzhledem k brutalitě přepadení a správnému postupu přepadené osádky vozidla. Osádka i přes značnou palebnou převahu pachatelů neměla jinou možnost, jak reagovat na samotné přepadení než, že se pokusila o únik couváním, což se jí však nepodařilo, jelikož pachatelům se podařilo vyřadit vozidlo z provozu.

Druhá situace byla vybrána vzhledem k výborné reakci obou přepravců, kterým se podařilo velmi rychle opustit ohrožený prostor. V této situaci naopak plně selhali pachatelé, když se jim nepodařilo zablokovat vozidlo přepravy. I když měli pachatelé převahu, tak kvůli vlastní chybě selhali a osádce přepravního vozidla se podařilo v pořádku uniknout.

Třetí situace byla vybrána kvůli špatnému chování osádky přepravního vozidla. Osádka zastavila vozidlo na dálničním sjezdu a jeden člen vystoupil z vozidla. Za takové situace již není problém donutit zbytek členů opustit vozidlo a zmocnit se nákladu.

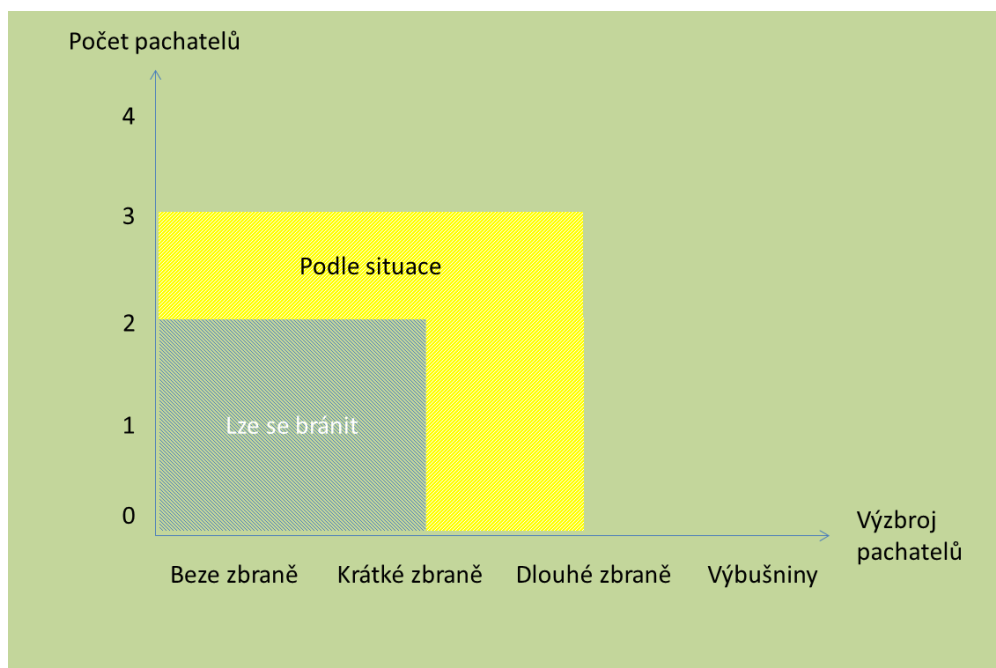
4. NÁVRH ŘEŠENÍ SITUACE V PKB V RÁMCI AUTOMOBILU

Kapitola se zabývá návrhem možností zlepšení pasivní a aktivní obrany v automobilu v rámci PKB a to hlavně z pohledu společností, které se zabývají přepravou peněžní hotovosti a cenin. V kapitole je také návrh, do kdy je ještě možnost aktivní obrany proti přepadení, Návrh řeší jak počet pachatelů, tak i jejich možnou výzbroj, kterou by mohli použít pro samotné přepadení. V pasivních možnostech obrany jsou řešeny možnosti lepšího spojení vozidel na dispečink pomocí RDST a pomocí GPS, což by mohlo pomoci odhalit probíhající přepadení aniž by osádka měla možnost kontaktovat dispečink.

4.1. Možnosti aktivní obrany

Aktivní obranou je myšleno hlavně využívat možnosti zesílené odolnosti vozidla. Snahou může být prorazit zátaras, který pachatelé přepadení připraví například svým vozidlem. Možnost také riskovat zasažení krátkou střelnou zbraní do vozidla, v případech, kdy jsou vozidla zesílena balistickou odolností. Jak ukázal případ z Přemyslovic (viz kapitola 3.1.), kdy vozidlo vydrželo několik zásahů ráže 7,62 x 39 mm, než došlo k proniknutí střel do vozidla.

Z Proběhnutých přepadení v České republice, kdy nikterá tyto přepadení jsou rozepsána v této práci (viz kapitola 3), lze odvodit, kdy má cenu, aby docházelo k obraně a kdy již bylo lepší kapitulovat.



Obr. 21: Možnost obrany při přepadení

Obrázek č. 16 ukazuje kam až má cenu se bránit a kdy je již možnost obrany nevhodná z důvodu převahy pachatelů.

První část, modře zvýrazněná ukazuje, kdy se lze bránit proti přepadení. V případě účasti jednoho maximálně dvou pachatelů, kteří mají pouze krátké palné zbraně lze uvažovat o pokusu o odjetí z místa přepadení a spoléhat se tak na zvýšenou balistickou odolnost. V případě nutnosti lze také opěťovat případnou střelbu. Avšak bude vhodnější pokusit se opustit prostor. Možností jak úspěšně přepadnout přepravu je vyřazení vozidla z provozu, nebo znemožnění mu v pohybu.

Druhá část, na obrázku 16. Vyznačeně žlutou barvou, udává oblast, kdy obrana je možná, ale záleží výhradně na situaci a reakci samotných přepravců. V této části spektra přepadení se dají najít případy, kdy došlo k úspěšné obraně a následnému útěku přepravců, ale také případy, které spadají již do modré oblasti a chybou přepravce byly úspěšné. Za úspěch přepravců by se dal považovat případ z Prahy – Zličín (viz kapitola 3.2.), která byla úspěšná, i když pachatelé byly celkem tři a měly k dispozici i samopal ráže 7,62 x 39 mm. Ale vlastními chybami poskytli přepravcům možnost opustit místo přepadení.

Poslední část, není nijak zvýrazněna, neposkytuje téměř žádnou možnost obrany. Při velkém počtu pachatelů a s vybavením dlouhými zbraněmi, popřípadě i výbušninami není téměř možnost obrany. Palebná síla takového přepadení je tak velká, že ani balisticky odolné vozidlo nevydrží dlouho a mohlo by dojít k úmrtí přepravce. Dalším důvodem proč při takové síle je vhodnější kapitulovat, je schopnost lépe zablokovat vozidlo přepravy. Při větším počtu pachatelů mají výhodu, jelikož přepravci nejsou schopni ani sledovat všechny pachatele co konkrétně dělají.

V České republice dochází k přepadení vozidla přepravy peněžní hotovosti přibližně dvakrát až třikrát v jednom roce. Některá přepadení lze ubránit, jako například přepadení v Praze na Zličíně (viz kapitola 3.2.).

4.2. Možnost pasivní ochrany

Mezi pasivní obranu je nejdůležitější zařadit utajení samotné přepravy. V případě utajení trasy přepravy bude pro případné pachatele mnohem složitější připravit samotné přepadení. Jako hlavní bod utajení musí být přesně vymezeno kdo a kdy se dozví trasu, čas a místo přepravy (viz kapitola 2.1.1.).

Další možností pasivního zabezpečení přepravy peněžní hotovosti je důsledná kontrola osádky vozidla, podle systému GPS. V případě zastavení na místě, kde je takové zastavení nevhodné, ba přímo nelogické, má ihned z operačního střediska reagovat a dotazovat se přepravců pomocí RDST proč zastavili na konkrétním místě. V případě odpovědi, ze které vyplývá možnost přepadení, například použití hesla, musí operační důstojník ihned kontaktovat policii ČR a oznámit možné přepadení vozidla přepravující peněžní hotovost. Tento systém také může pomoci předcházet individuálnímu selhání osádky, kdy osádka sama zinscenuje a přepadení a sami odcizí přepravovanou peněžní hotovost. Pomoc tohoto systému je v důsledné kontrole trasy, po něž se vozidlo pohybuje a kontrola, zdali vozidlo nezastavuje na místech, která jsou podezřelá.

Dalším možným pasivním zabezpečením je integrace panikového tlačítka ve spojení se systémem GPS. V případě přepadení nemusí dostat osádka vozidla čas kontaktovat operační středisko pomocí RDST, ale v případě schovaného panikového tlačítka může osádka vyslat signál tísně, aniž by si toho pachatelé všimli. Ve spojení se systémem GPS může operační důstojník mít okamžitou informaci, o stavu tísně určité osádky a také mít ihned jejich přesnou polohu, kterou může ihned ohlásit policii ČR a tím urychlit příjezd pomoci danému vozidlu

Shrnutí

Možnosti zlepšení stávajícího zabezpečení vozidel v rámci PKB je hlavně v utajení jejich činnosti, popřípadě utajení tras, časů a míst, kudu taková vozidla budou projíždět. Důsledné dodržování systému předávání informací o údajích o přepravě, aby se předešlo úniku informací. Také dodržování těchto pravidel může usnadnit zadržení pachatele, jelikož ti musí znát trasu přepravy a to často pomocí individuálního selhání jedince pracujícího v konkrétní společnosti. Je nezbytné, aby údaje o přepravě znalo co nejmenší počet osob a aby se s těmito údaji dostávaly do styku co nejpozději, Lze tak snížit možnost úniku informací.

Nejznámější jsou přepadení vozidel společností, které mají na starosti přepravu peněžní hotovosti a cenin. Přepadení OS, soukromého detektiva, popřípadě kurýra jsou velmi ojedinelá a nejsou tak medializovaná, jelikož je někdy problém určit, že se jedná o pracovníka PKB a ne jen o běžného občana.

Možnosti aktivní obrany rychle klesají se zvětšující se brutalitou útoků na přepravce. Avšak možnost obrany zde stále je, ale je nutné důsledně školit pracovníky přepravy v ovládání vozidla v krizové situaci, také je nezbytná znalost použití střelné zbraně, kterou mají k dispozici. Možnost obrany také velmi závisí na chybách, kterých se dopustí sami pachatelé. V případě přepadení u obce Přemyslovice (*viz kapitola 3.1.*) si pachatelé počkali na přepravu na úzké silnici, z níž se nedalo sjet a měli tak usnadněné přepadení a osádka vozidla musela pod střelbou couvat. Ale v případě přepadení Praha – Zličín (*viz kapitola 3.2.*) zastavili pachatelé za vozidlem a umožnili tak opustit nebezpečnou zónu jízdou vpřed, což je mnohem jednodušší.

ZÁVĚR

Problém s přepadáváním vozidel s pracovníky PKB, již asi zůstane nedílnou součástí dané profese. Vidina získaného balíku peněz bude stále lákat pachatele, aby si na vozidlo přepravující peněžní hotovost někde počkali a pokusili se jej přepadnout. Je téměř nemožné úplně zabránit přepadení těchto vozidel, ale můžeme se pokusit minimalizovat počet úspěšných přepadení.

Volba, zda a jakým způsobem se bude osádka aktivně bránit proti přepadení, závisí na několika faktorech. Hlavními faktory je počet pachatelů, jejich výzbroj a také možnost úniku. V případě velkého počtu pachatelů, nebo silnější výzbroje, v nejhorším případě kombinace obou uvedených faktorů, je obrana téměř nemožná. Jedinou možností, jak uniknout z takového přepadení je, že pachatelé udělají chybu. Například špatně zablokují vozidlo přepravy.

Jako další faktory lze zařadit sílu balistické odolnosti vozidla, výzbroj samotné osádky, jejich osobní balistikou ochranu, která kromě vesty, by měla být ve vozidle vybavena také helmou, která by měla sklopný obličejový štít, na ochranu očí.

Mezi hlavní pasivní ochranu přepravy patří co největší utajení. V případě neobvyklých převozů, je takové utajení prioritní. V případě utajení takového převozu, a údajů o převozu je pro pachatele značně komplikované připravit přepadení. Dalším faktorem pasivní ochrany je silné a kvalitní spojení osádky vozidla s dispečinkem, aby v případě nouze mohli ihned žádat o pomoc.

Na začátku jsme si stavili jednu hypotézu a to, že nejčastěji bývají přepadávány z oboru PKB vozidla převážející peněžní hotovost. V průběhu výzkumu a sbírání materiálů pro tuto práci se daná hypotéza potvrdila. Za hlavní příčinu lze považovat viditelnost těchto vozidel v provozu, jelikož jsou zřetelně označena. Při úspěšném přepadení získá pachatel často velkou peněžní hotovost. Při přepadení ostatních povolání v rámci PKB nezíská pachatel velkou odměnu. Pokud nemá zájem na takovém přepadení a tím záměrem není peněžní hotovost.

Možností pro další výzkum je zlepšení pasivní ochrany přepravované peněžní hotovosti, hlavně co se týče organizace samotné přepravy, aby se předcházelo možným únikům informací a minimalizovala se riziková místa při samotné přepravě.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knihy

- [1] NÁCHODSKÝ, Zdeněk. *Nebojte se bránit*. Vyd. 1. Praha: Armex, 2006, 336 s. ISBN 80-867-9543-8.
- [2] PROTIVINSKÝ, Miroslav a Zdeněk NÁCHODSKÝ. *Organizace a taktika přepravy peněz a cenností*. Vyd. 1. Praha: Trivis, 1999. ISBN 80-86244-00-8X.
- [3] LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management I*. 1. Vyd. Zlín: VeRBuM, 2011, 336 s. ISBN 978-80-87500-057.
- [4] LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management II*. 1. Vyd. Zlín: VeRBuM, 2012, 386 s. ISBN 978-80-87500-194.
- [5] LUKÁŠ, Luděk a kolektiv. *Bezpečnostní technologie, systémy a management III*. 1. Vyd. Zlín: VeRBuM, 2013, 456 s. ISBN 978-80-87500-35-4.
- [6] Česká republika, Občanský zákoník. In:89/2012.
- [7] Česká republika. Trestní řád. In: 141/1961.
- [8] Česká republika. Trestní zákoník. In: 40/2009.
- [9] Česká republika. Zákon o silničním provozu. In: 361/2000.
- [10] VOJTÍŠEK, Milan. Kapsaicin [online]. 25.11.2009 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.lastura.cz/rejstrik/kapsaicin.html>
- [11] NATIONAL INSTITUTE OF JUSTICE. NIJ Standart-0101.04: Ballistic Resistance of Personal Body Armor [online]. Washington D.C. USA, 2000 [cit. 2014-02-02]. Dostupné z: <https://www.ncjrs.gov>
- [12] ARMY TECHNOLOGY MARKET & CUSTOMER INSIGHT. MKU [online]. 2014 [cit. 2014-05-02]. Dostupné z: <http://www.army-technology.com/contractors/personal/m-kumar/m-kumar4.html>
- [13] Patero technologií, které v autě zachrání život. TN.CZ. [online]. 7.10.2008 [cit. 2014-05-22]. Dostupné z: <http://fanda.nova.cz/clanek/hi-tech/patero-technologiei-ktere-v-aute-zachrani-zivot.html>
- [14] LOOMIS. Loomis Czech Republic [online]. 2013 [cit. 2014-05-29]. Dostupné z: <http://www.loomis.cz>

- [15] ALLORGE, Lionel. *Transport de fond Loomis Paris 2011*. WIKIMEDIA COMMONS. [online]. 2011 [cit. 2014-05-29]. Dostupné z: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/69/Transport_de_fond_Loomis_Paris_2011.jpg/800px-Transport_de_fond_Loomis_Paris_2011.jpg
- [16] PROKARAVAN. Univerzální zrcátko pro mrtvý úhel [online]. 2008 [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: http://www.prokaravan.cz/2663-karta-Univerzalni_zrcatko_pro_mrtvy_uhel.html
- [17] POLÁČEK, Michal. Dnes mě chytí, říkal si denně obžalovaný z drsné loupeže. U soudu mlčí. IDNES.CZ. [online]. 1.4.2014 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://olomouc.idnes.cz/proces-s-janem-bakalarem-0w5-/olomouc-zpravy.aspx?c=A140401_111554_olomouc-zpravy_mav
- [18] POLÁČEK, Michal. *Řidič přepadené dodávky: Viděl jsem se mrtvý, přikrytý černou plachtou*. IDNES.CZ. [online]. 2.4.2014 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://olomouc.idnes.cz/zpoved-ridice-prepadene-dodavky-dad-/olomouc-zpravy.aspx?c=A140402_2052534_olomouc-zpravy_mav
- [19] RED, ČTK. *Obžalovaný Bakalár u soudu odmítl vypovídat*. TÝDEN.CZ. [online]. 1.4.2014 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krimi/obzalovany-bakalar-u-soudu-odmitl-vypovidat_302914.html#.U347Sd6mS2J
- [20] KAMENSKÝ, Stanislav. *Přepadení vozu s penězi bylo brutální, lupiči stříleli bez varování*. IDNES.CZ. [online]. 22.2.2013 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/prepadeni-obrneneho-vozu-v-penezi-v-premyslovicich-fh7-/krimi.aspx?c=A130222_161326_olomouc-zpravy_stk
- [21] ČTK. *Policie má lupiče, kteří stříleli na pražském Zličíně na dodávku s penězi*. IDNES.CZ. [online]. 17.4.2014 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://praha.idnes.cz/prepadena-dodavka-bezpecnostni-agentury-ve-zlicine-fha-/praha-zpravy.aspx?c=A130417_111926_praha-zpravy_kol
- [22] FORMÁNKOVÁ, Šárka. *Neznámí lupiči přepadli v Praze na Zličíně auto s penězi, padl výstřel*. IDNES.CZ. [online]. 25.3.2013 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/loupezne-prepadeni-vozu-s-penezi-v-praze-na-zlicine-fh4-/krimi.aspx?c=A130320_1903689_praha-zpravy_sfo

- [23] IDNES.CZ. *Lupiči přepadli v noci u Vyškova auto s penězi, vzali sedmdesát milionů.* IDNES.CZ. [online]. 28.11.2011 [cit. 2014-05-29]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/lupici-prepadli-v-noci-u-vyskova-auto-s-penezi-vzali-sedmdesat-milionu-1mk-/krimi.aspx?c=A111128_123247_brno-zpravy_cem
- [24] ČTK. *Lupiči ukradli na D1 70 milionů.* LIDOVKY.CZ. [online]. 28.11.2011 [cit. 2014-05-29]. Dostupné z: http://www.lidovky.cz/lupici-ukradli-na-d1-70-milionu-djj-/zpravy-domov.aspx?c=A111128_122720_ln_domov_rka
- [25] RAŠ. *Před rokem lupiči přepadli auto bezpečnostní služby. Ukradli přes 40 milionů.* ČESKÁ TELEVIZE. [online]. 27.11.2012 [cit. 2014-05-29]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/zpravodajstvi-brno/zpravy/205272-pred-rokem-lupici-prepadli-auto-bezpecnostni-sluzby-ukradli-pres-40-milionu/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

USA United States of Amerika (Spojené státy Americké)

KN Krajní nouze

NO Nutná obrana

PKB Průmysl komerční bezpečnosti

RN ogivální střela

LRVH vysokorychlostní střela

JSP poloplášťová střela

FMJ celoplášťová střela

SWC prosekávací střela

AP průbojná střela

DPPC Dohledové a poplachové přijímací centrum

HD High definition

RZ Registrační značka

OZV Osádka zásahového vozidla

OS Osobní strážce

GPS Global position system

RDST Radiostanice

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Schéma obrany	22
Obr. 2: Rozdělení sebeobrány	23
Obr. 3: Rozdělení profesní obrany	24
Obr. 4: Teleskopický obušek	26
Obr. 5: Elektrický paralyzér.....	26
Obr. 6: Chemická struktura Capsaicinu [10]	27
Obr. 7: Pepřový sprej.....	28
Obr. 8: Polopancéřované vozidlo společnosti Loomis [14].....	39
Obr. 9: Celopancéřované vozidlo přepravy peněžních hotovostí [15]	39
Obr. 10: Balistické štíty různé velikosti [12]	41
Obr. 11: Ukázka skrytého automobilu ve slepém úhlu [13].....	42
Obr. 12: Možnost zmenšení slepého úhlu pomocí přídavných zrcátek [16]	43
Obr. 13: Záznam palubní kamerou.....	44
Obr. 14: Místo přepadení.....	51
Obr. 15: Vozidlo poškozené střelbou [20].....	52
Obr. 16: Místo přepadení.....	54
Obr. 17: Příchod pachatele k boku vozidla.....	55
Obr. 18: Vozidlo po střelbě [21]	55
Obr. 19: Místo přepadení.....	57
Obr. 20: Detail místa požáru vozidla [25]	58
Obr. 21: Možnost obrany při přepadení	60

SEZNAM TABULEK

Tab. 1: Přehled vybraných přestupků, jejich finanční a bodové hodnocení [9]	21
Tab. 2: Norma NIJ 0101.04 [11].....	37