

## TAKTYKA OCHRONY TRANSPORTÓW DZIEŁ SZTUKI (MUZEALIÓW)

SANDRA TARSA

### **Abstract**

This thesis presents selected issues concerning convoying museum exhibits. Apart from the definition side, some questions of convoying works of art, as well as problems of protection tactics in transporting works of art, documentation relating to the convoy, uniforms and equipment for people who take part in convoying and their health qualifications are presented here according to the available literature and some law files. These issues are discussed in order to prove that transporting valuable items managed by appropriately qualified workers who are adequately armed, uniformed and equipped with suitable vehicles is safe.

**Keywords:** works of art, museums, transport, protection

### **Abstrakt**

Niniejsza praca jest przedstawieniem wybranych zagadnień w zakresie konwojowania muzealiów. Na podstawie dostępnej literatury oraz aktów prawnych przedstawiono obszar warstwy definicyjnej oraz wybrane zagadnienia dotyczące konwojowania dzieł sztuki w prawodawstwie polskim, taktyki ochrony fizycznej w transporcie dzieł sztuki, umundurowania i wyposażenia osób biorących udział w konwojach, dokumentacji konwojowej oraz kwalifikacji zdrowotnych konwojentów.

Zagadnienia te zostały poruszone celem pokazania, że transport wartości pieniężnych wykonany przez odpowiednio wykwalifikowanych pracowników, odpowiednio umundurowanych i uzbrojonych, wykorzystujących odpowiednie pojazdy jest bezpieczny

**Słowa kluczowe:** dzieła sztuki, muzea, transport, ochrona

### **Uwagi ogólne**

Bezpieczeństwa transportowanych dzieł sztuki nie można zapewnić tylko i wyłącznie przez zastosowanie omówionych zasad oraz wymogów prawnych. Przede wszystkim należy określić oraz rygorystycznie przestrzegać zasady organizacyjno-taktyczne<sup>1</sup>.

Bardzo ważną i istotną czynnością konwoju jest ochrona mienia, które ma zostać wyprowadzone na zewnątrz jednostki, ze stałego miejsca, w którym jest przechowywane oraz

---

<sup>1</sup> Bejgier W., Stanejko B., *Ochrona osób i mienia*, Wydawnictwo Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2010, s. 223.

gdzie podlega ochronie przez cały utworzony system ochrony fizycznej oraz zabezpieczenia technicznego<sup>2</sup>.

Wyprowadzenie mienia na zewnątrz jest związane głównie ze zwiększonym zagrożeniem, ale także ze zmianą charakteru tego zagrożenia. Te dwie przesłanki wymuszają całkowitą zmianę w sposobie zarówno przygotowania jak i wykonania ochrony<sup>3</sup>.

Przybliżmy więc rodzaje zagrożeń, jakie mogą pojawić się podczas wykonywania transportu muzealiów<sup>4</sup>:

- Napad na konwój – w prawie nazywany jest rozbojem, jest to przestępstwo głównie skierowane przeciwko mieniu. Istotą napadu jest kradzież przy użyciu przemocy, z groźbą przemocy lub doprowadzeniem człowieka do nieprzytomności bądź bezbronności. W zamiarze bezpośrednim sprawca działa przy użyciu broni lub innego niebezpiecznego narzędzia,
- Kradzież mienia konwojowanego – ten rodzaj zagrożenia został przytoczony bardziej dla porządku, aniżeli z uwagi na realne jego zaistnienie. Jedynie nie przestrzeganie podstawowych zasad bezpieczeństwa może doprowadzić do zdarzenia tego rodzaju,
- Zniszczenie mienia konwojowanego – w tym przypadku nie występuje działanie z chęcią zysku, tak jak miało to miejsce w dwóch poprzednich przykładach zagrożeń. Tutaj motyw działania sprawcy może być bardzo różny, zaczynając od chęci zemsty na pracownikach ochrony bądź agencji, która ich zatrudnia lub na podmiocie, który zleca konwój, aż po chorobę psychiczną, która nie może zostać wykluczona jako motyw działania. Jednak wystąpienie tego rodzaju zagrożenia w praktyce także należy uznać jako mało prawdopodobne.

Ważną zasadą, w szczególności podczas napadu na konwój jest to, że sprawca zanim podejmie działanie, poprzedzi je tzw. rozpoznaniem przestępczym, czyli zebraniem wszelakich dostępnych informacji, które są niezbędne do wykonania ataku w sposób bezpieczny. Przedmiotem zainteresowania przez sprawców jest przede wszystkim<sup>5</sup>:

- czas oraz trasa konwoju,
- spodziewana wartość konwojowanego mienia,
- sposób organizacji konwoju,
- liczba oraz jakość wykonywanych zadań przez osoby, które biorą udział w konwoju,
- poziom wykształcenia konwojentów,
- jakość uzbrojenia oraz wyposażenia konwojentów,
- zabezpieczenie techniczne stosowane przy transporcie pieszym oraz w środkach transportu.

„Wymienione elementy rozpoznania przestępczego, a właściwie ocena informacji zebranych w poszczególnych obszarach zainteresowania, są wyznacznikiem wyboru przez sprawców metody dokonania ataku. Najslabszy punkt lub punkty wskażą, na który konwój, kiedy, gdzie i w jaki sposób należy dokonać bezpiecznego zamachu”<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, s.223.

<sup>3</sup> *Ibidem*, s.224.

<sup>4</sup> Por. *Ibidem*, s.224.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 224.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 224.

Z praktyki wynika, że najczęściej stosowanym przez sprawców atakiem jest atak w trakcie wykonywania konwoju (w czasie przemieszczania się). Jeżeli do wykonania konwoju wykorzystywany jest pojazd, można spotkać się z następującymi metodami<sup>7</sup>:

1. staranowanie – w tym przypadku sprawcy wykorzystują swój własny pojazd jako narzędzie służące im do zatrzymania pojazdu wykonującego konwój, a niekiedy także do wyeliminowania ochrony konwoju,
2. zajechanie – jest to uniemożliwienie przez sprawców kontynuowania jazdy pojazdu wykonującego konwój poprzez zastawienie drogi własnym pojazdem,
3. blokada – jest to uniemożliwienie przez sprawców kontynuowania jazdy pojazdu wykonującego konwój poprzez zablokowanie mu drogi, np. upozorowanie wypadku, ułożenie drzewa, upozorowanie robót drogowych wraz z ustawieniem stosownych do tego znaków drogowych (metoda ta jest również wykorzystywana w celu wymuszenia zmiany trasy, którą porusza się konwój, na taką która będzie bardziej dogodna do wykonania ataku przez sprawców),
4. trik – jest to zatrzymanie pojazdu wykonującego konwój podstępem, np. upozorowanie zdarzenia oraz oczekiwanie pomocy od członków konwoju, np. wypadek drogowy wraz z ofiarami, osoba chora, która leży na poboczu, prośba o podwiezienie, tzw. autostop lub np. zatrzymanie pojazdu konwoju do kontroli drogowej przez sprawców, którzy są przebrani za policjantów,
5. ostrzelanie – jest to użycie broni w celu zatrzymania pojazdu wykonującego konwój oraz eliminacji ochrony.

W przypadku transportu pieszego do najczęściej stosowanych metod zaliczamy<sup>8</sup>:

1. bezpośredni atak wykonany na pracownika ochrony bądź osobę, która transportuje wartości,
2. trik – jest to upozorowanie zdarzenia oraz oczekiwanie pomocy od osób, które uczestniczą w transporcie, np. zakłócenia porządku oraz próba włączenia osób z ochrony w tok wydarzeń lub leżąca osoba chora.

„Praktyka wskazuje również, że najbardziej dogodnym czasem ataku jest atak na początku trasy konwoju, przy wyjściu z obiektu i na zakończenie, przed wejściem do obiektu. W obu przypadkach wykorzystywany jest element „rozluźnienia”. Przy wyjściu występuje najczęściej jeszcze brak pełnego zorganizowania się i nastawienie, że przy obiekcie nie może się nic zdarzyć, przy zakończeniu mamy do czynienia z poczuciem wykonania zadania, bezpieczeństwa, a tym samym obniżenia koncentracji”<sup>9</sup>.

### **Organizacja konwoju oraz obowiązki osób w nim uczestniczących**

Przepisy prawa, które określają zasady wykonywania konwoju są takie same dla wszystkich przedmiotów, które realizują transport wartości pieniężnych. Jednak mimo tego, sposób planowania, realizacji oraz dokumentowania konwoju, zadania dla poszczególnych członków konwoju oraz strukturę grupy, pozostawiono do określenia osobom, które są odpowiedzialne za zorganizowanie konwoju. W celu ujednolicenia wykonawstwa konwoju w określonej jednostce, aby wypracowany już tzw. „styl” organizacji konwoju został zachowany,

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 225.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 225.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 225.

kierownik jednostki organizacyjnej zwykle zarządzeniem wewnętrznym wprowadza konwojową instrukcję. Może stanowić ona także załącznik do planu ochrony<sup>10</sup>.

Obowiązek opracowania oraz wdrożenia instrukcji konwojowej należy jedynie do wewnętrznych służb ochrony, które w obrębie swoich zadań posiadają konwojowanie mienia zakładowego, tzn. omawiana jest dokumentacja wewnętrznych służb ochrony. Podmioty pozostałe, które realizują konwoje i mają poczucie odpowiedzialności za zapewnienie bezpieczeństwa tej szczególnej czynności, w praktyce także posługują się zasadami konwojowania czy opracowanymi instrukcjami. Instrukcja powinna w szczególności zawierać:

1. warunki ogólne wykonywania konwoju,
2. obowiązki organizatora oraz pozostałych członków konwoju,
3. skład konwoju oraz wyposażenie konwojentów,
4. określenie zasad dotyczących porozumiewania się oraz systemu łączności,
5. algorytm postępowania podczas wystąpienia zagrożenia,
6. sposób dokonania dokumentacji konwoju<sup>11</sup>.

### **Ogólne warunki dotyczące wykonywania konwoju**

W warunkach ogólnych odnoszących się do wykonywania konwoju należy wskazać podstawę prawną, która dotyczy realizacji konwoju, a także specyfikę organizacyjną podmiotu oraz jej wpływ na organizowanie konwoju, zachowując przy tym obowiązujące zasady prawne. W tej części instrukcji konwojowej powinny znajdować się zasady postępowania od chwili otrzymania zlecenia dotyczącego wykonania konwoju do momentu jego zakończenia, wraz z kryteriami dokonania wyboru osób do zrealizowania poszczególnych zasad konwojowych<sup>12</sup>.

### **Obowiązki organizujących konwój**

Decyzję dotyczącą konieczności wykonania konwojowania przewożonych muzealiów podejmowana jest przez przedsiębiorców oraz kierowników innych jednostek organizacyjnych bądź przez osoby przez nich upoważnione. W tej decyzji określają oni: przedmiot konwojowania, miejsce docelowe, rodzaj środka transportu, czas trwania konwoju oraz trasę konwoju<sup>13</sup>.

Konwój wartości pieniężnych jest organizowany przez szefa ochrony (w czasie gdy jest on nieobecny, organizacją zajmuje się jego zastępca bądź dowódca zmiany), który w szczególności przed rozpoczęciem konwoju powinien:

- przeprowadzić rozpoznanie przedmiotu konwoju (ilość, rodzaj, wartość mienia, zagrożenia przeciwpożarowe, itp.),
- ustalić czy środki transportu, które posiadają są sprawne do przewozu muzealiów oraz przeprowadzić kontrolę działania technicznych urządzeń zabezpieczających,
- ustalić trasy przejazdu oraz miejsca ewentualnego zatrzymania, a także stopień zagrożenia terenu i sposób zachowania środków ostrożności, porozumiewając się z jednostkami policji właściwymi terytorialnie,
- wyznaczyć skład konwoju, w tym także dowódcę konwoju,

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 226.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 226.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 226.

<sup>13</sup> Enerlich M., Wojtal J., Milewicz M. (red.), *Ochrona osób i mienia*, Toruń 2003, s. 532.

- określić wyposażenie konwojentów oraz rodzaj uzbrojenia,
- określić zadania konwojentów, dowódcy konwoju, oraz innych osób, które wchodzi w skład konwoju,
- ustalić sposób utrzymania łączności oraz informowania o wydarzeniach nadzwyczajnych,
- określić czas wyjazdu oraz termin powrotu konwoju,
- przeprowadzić przed rozpoczęciem konwoju instruktaż<sup>14</sup>.

### **Obowiązki dowódcy konwoju**

Wyróżniamy następujące obowiązki dowódcy konwoju:

- organizacja służby konwojowej zgodnie z dostarczonymi od organizatora konwoju zadaniami i wytycznymi,
- określenie zadań przeznaczonych dla konwojentów oraz innych osób, które wchodzi w skład konwoju w odniesieniu do ochrony transportu muzealiów,
- ustalenie sposobu łączności, znaków i sygnałów porozumiewawczych, a także zasad współdziałania w różnego rodzaju sytuacjach nadzwyczajnych,
- czuwanie, aby przebieg czynności konwojowych odbywał się prawidłowo,
- podejmowanie pewnych decyzji w momencie gdy dojdzie do nieprzewidzianych wydarzeń podczas konwojowania,
- przekazanie adresatowi konwojowanych wartości w stanie nienaruszonym, zgodnie z wyznaczonymi wytycznymi,
- poinformowanie organizatora konwoju o przebiegu konwojowych czynności oraz wykonaniu powierzonego zadania,
- jeżeli zaistnieje taka potrzeba, nawiązanie łączności z instytucjami zewnętrznymi, takimi jak policja, straż pożarna, straż miejska, pogotowie ratunkowe,
- przestrzeganie postanowień znajdujących się w instrukcji konwojowej<sup>15</sup>.

Dowódca tuż przed rozpoczęciem konwoju powinien zaznajomić konwojentów z określonymi zadaniami, natomiast kierowców z trasą konwoju oraz powinien przekazać im swoje uwagi. Podczas jazdy dowódca prowadzi obserwację czołową oraz wskazuje trasę jaką transport powinien przebiegać, reguluje on także prędkość kolumny oraz decyduje on o ustawieniu pojazdów, biorąc pod uwagę główne problemy dotyczące bezpiecznego przejazdu. W razie zajścia potrzeby zatrzymania bądź postoju pojazdów wykonujących konwój np. podczas awarii lub wypadku, dowódca organizuje ochronę pojazdów transportujących wartości wystawiając posterunki<sup>16</sup>.

### **Obowiązki konwojentów**

Wyróżniamy następujące obowiązki konwojentów:

- zabezpieczenie oraz ochrona przewożonych muzealiów,
- prowadzenie podczas jazdy obserwacji oraz meldowanie dowódcy konwoju o istotnych spostrzeżeniach,
- utrzymanie broni oraz amunicji, a także innego sprzętu, który jest na wyposażeniu w pełnej sprawności,

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 532–533.

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 533.

<sup>16</sup> *Ibidem*, s. 534.

- wykonywanie poleceń otrzymanych od dowódcy konwoju,
- wykonywanie zadań oraz obowiązków dowódcy konwoju (w przypadku konwojów jednoosobowych)<sup>17</sup>.

„W czasie przejazdu konwoju, żaden z konwojentów nie jedzie w sposób bierny. Prowadzą oni ciągłą obserwację w wyznaczonych sektorach. Przy wskazaniu kierunku zagrożenia powinni stosować metodę „zegarową”. Jeśli kierunkiem jazdy jest godzina 12:00, to lokalizację „podejrzanych pojazdów” określa się wskazując godzinę na umownej tarczy zegara, np. „zielony Opel na 6:00”. Kierunek zagrożenia podaje konwojent, który pierwszy zagrożenie zauważył”<sup>18</sup>.

#### **Obowiązki osoby zajmującej się transportowaniem konwojowanych muzealiów:**

- przeniesienie mienia z miejsca jego pobrania do pojazdu oraz z pojazdu do miejsca gdzie ma zostać przekazane,
- stosowanie się do wydanych przez dowódcę zaleceń,
- w przypadku wystąpienia pożaru, bądź innego zagrożenia, osoba ta ma za zadanie podjąć ewakuację konwojowanych muzealiów<sup>19</sup>.

#### **Obowiązki innych osób, które wchodzi w skład konwoju**

Bardzo ważną rolę podczas bezpiecznego transportu muzealiów odgrywa kierowca. Przestrzeganie wszystkich podstawowych reguł może stanowić silną stronę konwoju. Reguły te dotyczą tzw. technik defensywnego kierowania pojazdem. Technika wymaga, aby kierowca<sup>20</sup>:

- był zawsze „czujny oraz podejrzliwy”, jeśli nie da się zaskoczyć, zdobędzie czas na wykonanie właściwego manewru wyprzedzającego bądź uniku,
- zawsze był zorientowany, kto znajduje się z boku, a także z przodu oraz z tyłu pojazdu, wykorzystując każdą możliwość obserwacji, np. lusterka boczne oraz wsteczne, a także te montowane dodatkowo,
- zachowywał właściwą odległość pomiędzy pojazdem własnym a pojazdem poprzedzającym, po to aby mieć odpowiednią ilość miejsca do wykonania manewrów obronnych w przypadku ataku,
- prowadził pojazd z „wyprzedzeniem”. W miejskim terenie chodzi o orientację dotyczącą tego co zachodzi z przodu mniej więcej na odległość dwóch przecznicy, natomiast na otwartej przestrzeni aż do granic widoczności. Technika tzw. jazdy z wyprzedzeniem wymaga kontrolowania wzrokiem skrzyżowań, dróg bocznych, a także wszelkich przeszkód występujących na jezdni. Każde pozornie zwyczajne zjawisko czy też zdarzenie, które zostanie zaobserwowane powinno być wnikliwie przeanalizowane oraz ocenione pod kątem zagrożenia które może wystąpić,
- upewnił się, co do tego że okna pojazdu są zamknięte, drzwi zablokowane przez czas trwania przejazdu, natomiast pasy bezpieczeństwa zapięte,

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 534.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 534.

<sup>19</sup> Por. Bejgier W., Stanejko B., *Ochrona...*, *op.cit.*, s. 229–230.

<sup>20</sup> Enerlich M., Wojtal J., Milewicz M., *Ochrona ...*, *op.cit.*, s. 534-535.

- znał bardzo dokładnie trasę, którą trzeba przebyć (dotyczy to głównie terenu miasta), by w razie wystąpienia takiej konieczności można było skorzystać z trasy zwanej zapasową, a w momencie ataku nie wjechać w tzw. „ślepa” ulicę,
- dbał o pojazd jeżeli chodzi o jego stan techniczny oraz przygotowywał go do odbycia konwoju, konieczna jest tutaj jego pełna znajomość (prędkość, zrywność, zwrotność, słabe punkty itp.),
- unikał zbyt dużej prędkości w celu manewru obronnego, ponieważ prędkość jako ochronna taktyka jest skuteczna wtedy, gdy jej celem jest uzyskanie czasu, który będzie niezbędny do zastosowania innych obronnych manewrów, takich jak np. zakręty lub wprowadzenie innego pojazdu pomiędzy własny samochód, a samochód należący do napastników, a także wykorzystanie świateł, które regulują ruch drogowy,
- prowadził pojazd odgórnie ustalonym tempem, płynnie, bez gwałtownej zmiany prędkości oraz z ograniczeniem, aż do minimum postojów podczas jazdy.

### **Algorytm postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia**

Istotną część taktyki działania stanowi umiejętne zachowanie się w szczególnych sytuacjach, tzw. kryzysowych. Wymaga to zarówno wiedzy odnośnie sposobu zachowania się, jak i zdolności opanowania emocji, a także podjęcia działań pod wpływem dużego stresu. Dlatego też, przygotowanie pracowników ochrony do zrealizowania konwoju wymaga szkolenia, które będzie intensywne, poprzedzone odpowiednim doбором ze względu na predyspozycje do takiego charakteru wykonywania czynności.

Sytuacje szczególne – to sytuacje nie tylko te, które są najbardziej niebezpieczne, jak np. napad, ale także te, które będą wymagać wzmożonej koncentracji oraz rozwiązania powstałego problemu, jak np. awaria pojazdu bądź choroba jednego z członków grupy konwojowej.

Poniżej omówione zostaną przykłady dotyczące postępowania w sytuacjach szczególnych, zaczynając od tych zdarzeń, które są najmniej niebezpieczne, lecz mogą być przyczyną zdarzeń poważniejszych. Algorytm postępowania zostanie pokazany przez pryzmat zadań, które przypisane są dowódcy konwoju. Bez wydania polecenia bądź bez wiedzy dowódcy, żadna z czynności nie powinna zostać wykonana<sup>21</sup>.

### **Awaria pojazdu wykonującego konwój**

Warunkiem, aby konwój został właściwie przeprowadzony jest sprawność środków transportu, jednak pomimo najbardziej starannej obsługi awaria może się pojawić. W takim wypadku dowódca powinien określić przyczynę awarii oraz możliwość jej zlikwidowania.

Jeżeli zlikwidowanie awarii jest możliwe do wykonania, dowódca:

- przekazuje zlikwidowanie awarii kierowcy konwoju,
- powiadamia organizatora konwoju, który monitoruje przebieg konwoju,
- poleca wszystkim konwojentom zajęcie określonych posterunków ochronnych znajdujących się na zewnątrz pojazdu,

---

<sup>21</sup> Bejgier W., Stanejko B., *Ochrona...*, *op.cit.*, s. 231.

- dokonuje zabezpieczenia pojazdu, zgodnie z zasadami jakie znajdują się w prawie o ruchu drogowym,
- nakazuje kasjerowi, aby pozostał w pojeździe.

Jeżeli natomiast usunięcie awarii nie jest możliwe, dowódca:

- powiadamia o zaistniałym fakcie organizatora konwoju, prosząc tym samym o podstawienie tzw. pojazdu zastępczego,
- informuje o zajściu pozostałych członków należących do grupy konwojowej, utrzymując jednak polecenia, które zostały wydane wcześniej,
- w momencie, gdy zaistniała sytuacja niesie za sobą znaczne zagrożenie (np. miejsce, które jest szczególnie niebezpieczne czy też wielka wartość mienia, które jest konwojowane), może powiadomić organy Policji i prosić je o wsparcie.

Jeżeli pojazd zastępczy został podstawiony, dowódca:

- wydaje osobom transportującym polecenie przeładunku konwojowanych muzealiów,
- pozostawia pojazd, który został uszkodzony wraz z kierowcą, a następnie kontynuuje konwój,
- przekazuje informację organizatorowi konwoju oraz Policji, jeżeli była ona wcześniej informowana.

Jeżeli nie ma możliwości, aby pojazd zastępczy został podstawiony, dowódca wzywa pomoc drogową, a po zlikwidowaniu awarii kontynuuje transport muzealiów, wykonując przy tym resztę czynności bez zmian<sup>22</sup>.

### **Choroba członka, należącego do grupy konwojowej**

Obowiązkiem należącym do organizatora konwoju jest przeprowadzenie odprawy konwojentów, którzy są wyznaczeni do zrealizowania zadania. Organizator jest zobowiązany w czasie odprawy dokonać sprawdzenia stopnia przygotowania konwojentów do realizacji zadań oraz musi ocenić możliwość podjęcia przez konwojenta czynności zawodowych, także ze względu na stan zdrowia, zarówno fizycznego jak i psychicznego. Na samym konwojencie spoczywa również obowiązek poinformowania organizatora (najpóźniej w trakcie odprawy) o wszelkich okolicznościach, które mogłyby wpłynąć na utrudnienie bądź uniemożliwienie wykonania czynności konwojowania.

Również w czasie trwania odprawy rozstrzygnięta powinna zostać kwestia zastępstw w momencie gdy dojdzie do niedyspozycji któregokolwiek z członków konwoju.

Jeżeli na trasie zajdzie potrzeba udzielenia jednemu z członków pomocy przedlekarskiej, udziela jej albo dowódca konwoju albo konwojent przez niego wyznaczony. Należy więc dążyć do tego, by w składzie załogi konwojującej znajdował się konwojent, który jest przeszkolony w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Jeśli stan zdrowia uczestnika konwoju nie pozwala na kontynuację udzielania pierwszej pomocy, dowódca wykonuje przegrupowanie składu konwoju oraz wyznacza zastępstwa (zgodnie z zasadami, które są ustalane przy odprawie).

Najczęściej zmiany dokonywane są w sposób następujący:

- obowiązki dowódcy przejmuje konwojent – jest on wcześniej wyznaczony oraz przygotowany do zrealizowania tej funkcji,

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 231-232.



- obowiązki konwojenta przejmuje sam dowódca lub inny konwojent,
- obowiązki kasjera przechodzą na dowódcę konwoju,
- obowiązki osoby zajmującej się transportem przejmuje kasjer,
- obowiązki kierowcy przypadają na konwojenta.

Zadania szczegółowe dowódcy konwoju:

- dokonuje on wyboru miejsca, które będzie najbardziej dogodnie do zatrzymania konwoju,
- powiadamia on organizatora konwoju,
- wyznacza konwojentom zajęcie określonych posterunków w celu ochrony na zewnątrz pojazdu,
- dokonuje zabezpieczenia pojazdu zgodnie z zasadami, które znajdują się w prawie o ruchu drogowym,
- nakazuje kasjerowi zostanie w pojeździe,
- ocenia on przyczyny powstania niedyspozycji u członka konwoju oraz podejmuje decyzję o zakresie i sposobie wykonania pomocy przedlekarskiej bądź wzywa pogotowie ratunkowe.

W momencie, gdy chory nie będzie w stanie kontynuować zadań należących do niego, np. będzie hospitalizowany, dowódca:

- musi przejść od niego oraz zabezpieczyć broń wraz ze świadectwem broni,
- przejmuje posiadane wyposażenie, np. środki łączności, środki przymusu bezpośredniego,
- wykonuje przegrupowanie w ochronie oraz kontynuuje konwój<sup>23</sup>.

### **Kontrola drogowa**

Pojazdy, które wykonują konwój nie są zwolnieni ani z przestrzegania przepisów, które obowiązują w ruchu drogowym ani też z kontroli drogowej.

Kontrola drogowa winna odbywać się w określony sposób: po otrzymaniu znaku do zatrzymania pojazdu kierowca z polecenia dowódcy zatrzymuje się, we wskazanym miejscu, które będzie w odległości bezpiecznej od znajdującego się funkcjonariusza (odległość zależy od sytuacji drogowej, ale przyjmuje się, że powinna wynosić ona nie mniej jak 50 metrów). Następnie dowódca nakazuje konwojentom zająć wskazane posterunki ochronne na zewnątrz pojazdu, zaś sam wraz z dokumentacją konwojową kieruje się do funkcjonariusza, z którym ustalą dalszy tok postępowania. W momencie wystąpienia wątpliwości, przy wykorzystaniu środków łączności wyjaśnia je w jednostce Policji znajdującej się najbliżej.

Gdy dowódca konwoju uzna, że próba wykonanego zatrzymania jest niejasna, a także świadcząca o możliwości wystąpienia zagrożenia, może wydać kierowcy nakaz nie zatrzymywania się oraz opuszczenie miejsca zdarzenia natychmiastowo, a także może nakazać włączenie sygnałów alarmowych. Natomiast o całym zaistniałym zdarzeniu informuje on Policję oraz organizatora konwoju, zaś konwój kieruje do jednostki Policji znajdującej się najbliżej<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 232-233.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 233-234.

## **Napad na konwój**

W przypadku gdy dojdzie do napadu na konwój całkowity wysiłek ochrony powinien zostać skierowany w pierwszej kolejności na ochronę życia osób, które uczestniczą w konwoju oraz na uniemożliwienie zaboru wartości, które są konwojowane. Natychmiastowym sposobem ochrony konwoju przed napadem, jeżeli warunki na to pozwalają, jest opuszczenie jak najszybciej miejsca zagrożonego. Walka z napastnikami na konwój nie należy do zadań członków zespołu konwojującego wartości, lecz jest koniecznością. Wariant postępowania, który przewiduje użycie broni winien być uważany jako ostateczność, jeżeli wszystkie inne możliwości ochronne zostały wyczerpane.

Klasyczny algorytm postępowania w momencie napadu na konwój:

- należy włączyć alarm w każdym pojeździe biorącym udział w konwoju,
- należy opuścić tzw. strefę zagrożoną, nie wykluczając przy tym staranowania pojazdu, który utrudnia przejazd oraz udać się do jednostki Policji znajdującej się najbliżej,
- w sytuacji, gdy dojdzie do blokady oraz braku możliwości na opuszczenie strefy, która jest zagrożona, należy podjąć próby obrony transportu, a w ostateczności próby użycia broni, jednak stosując się do określonych zasad: broń można użyć jedynie w celu obezwładnienia, należy minimalizować skutki użycia broni, a także nie wolno narażać osób, które są postronne na ryzyko utraty życia oraz zdrowia,
- należy powiadomić o zaistniałej sytuacji Policję oraz stosować się do wydawanych przez nią poleceń,
- po udanym odparciu ataku należy udzielić poszkodowanym pomocy, natomiast w razie konieczności zapewnić pomoc medyczną,
- w zależności od tego jak rozwinie się sytuacja oraz po uzgodnieniu z Policją należy zostać na miejscu, w którym doszło do zdarzenia, do momentu jej przybycia albo należy udać się do jednostki Policji znajdującej się najbliżej<sup>25</sup>.

„Algorytm postępowania członków grupy konwojowej w przykładowych sytuacjach został zaprezentowany na podstawie najbardziej prawdopodobnego schematu przebiegu zdarzenia. Należy jednak pamiętać, że życie niesie różne warianty przebiegu tych zdarzeń, sprawcy modyfikują metody swoich działań, a wszystko przebiega w sposób bardzo dynamiczny pod wpływem emocji i to po obu stronach. Dlatego nic nie zastąpi wiedzy, umiejętności, doświadczenia, a przede wszystkim zdrowego rozsądku”<sup>26</sup>.

## **Skład oraz rozmieszczenie konwojentów przy przewożeniu muzealiów przy użyciu pojazdów mechanicznych**

Podczas przewożenia muzealiów przy użyciu pojazdów mechanicznych, skład oraz rozmieszczenie konwojentów jest następujące:

- w momencie gdy muzealia są przewożone jednym samochodem osobowym, który jest przystosowany do przewożenia muzealiów to dowódca konwoju bądź konwojent zajmują miejsce obok kierowcy. Natomiast pozostałym konwojentom miejsca przypadają na tylne

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 234.

<sup>26</sup> *Ibidem*, s. 234.

siedzenia samochodu. Do ich zadań, przez cały czas trwania przejazdu należy ochrona całej zawartości bagażnika samochodu,

- jeżeli muzealia są konwojowane jednym samochodem dostawczym, który jest przystosowany do ich przewożenia, dowódca konwoju zajmuje miejsce obok kierowcy, natomiast konwojenci zajmują miejsce w tyle kabiny,
- gdy muzealia przewożone są jednym samochodem specjalnym, zarówno dowódca jak i konwojenci zajmują miejsca wyznaczone w przedziale osobowym, który jest opancerzony,
- podczas transportu muzealiów przekraczających 30 jednostek obliczeniowych przy użyciu samochodu specjalnego, do transportu należy przydzielić także samochód ubezpieczający. W pojeździe przewożącym wartości, obok kierowcy miejsce zajmuje konwojent, zobowiązany do ochrony samochodu wraz z wartościami. Natomiast w pojeździe ubezpieczającym transport, miejsce zajmuje zarówno dowódca konwoju jak i pozostali konwojenci. Ich obowiązkiem jest obserwacja oraz ochrona samochodu, który przewozi muzealia,
- jeżeli transport wartości odbywa się kolumną samochodów, do transportu należy przydzielić także dwa samochody ubezpieczające. W każdym z samochodów, który przewozi muzealia powinien znajdować się jeden konwojent, który zajmuje miejsce obok kierowcy pojazdu. Do obowiązków tego konwojenta należy ochrona samochodu wraz z wartościami. Jeden z samochodów ubezpieczających wraz z dwoma konwojentami powinien poruszać się z przodu kolumny. Natomiast tuż za ostatnim samochodem wraz z muzealiami powinien poruszać się drugi samochód ubezpieczający z dowódcą oraz jednym konwojentem, których obowiązkiem jest obserwacja oraz ubezpieczenia kolumny<sup>27</sup>.

### **Dobór trasy konwoju jako element bezpieczeństwa**

Przewożenie muzealiów pieniężnych powinno odbywać się na trasie, która będzie najbardziej bezpieczna, a także w miarę możliwości będzie często patrolowana przez funkcjonariuszy Policji. Podczas ustalania tras oraz terminów wykonywanych transportów trzeba zastosować się do zaleceń wyznaczonych przez właściwe terytorialnie jednostki Policji.

Organizując konwój należy wybrać trasę, która optymalnie będzie najkrótsza. Przez trasę zwaną najkrótszą należy rozumieć tutaj najkrótszą „bezpieczną” trasę, która zapewnia jednocześnie sprawny transport. Należy więc podkreślić, że nie zawsze trasa, która jest najkrótsza jest równocześnie najszybsza (w czasie).

Trasa planowanego konwoju powinna w miarę możliwości odbywać się w terenie zabudowanym, który będzie dobrze oświetlony, o nawierzchni oraz ruchu pojazdów, które nie będą utrudniać sprawnego oraz szybkiego przewozu muzealiów. Ponadto trasa powinna być płynna oraz powinna mieć najmniej z możliwych punktów kolizyjnych.

Podczas oceny trasy konwoju należy uwzględnić także możliwość dokonania zmiany warunków pogodowych oraz wszelkich okoliczności, którego mogą mieć wpływ na przebieg oraz bezpieczeństwo konwoju.

Organizując konwój należy zaplanować także trasy alternatywne tzw. zapasowe. Trasy takie winny być wykorzystywane okresowo oraz niekiedy wybrane losowo. BOWIEM SŁUŻĄ

---

<sup>27</sup> Enerlich M., Wojtal J., Milewicz M., *Ochrona ...*, op.cit., s. 536-537.

one do awaryjnego transportu wartości, na wypadek gdyby trasa główna tzw. podstawowa byłaby nieprzejezdna<sup>28</sup>.

### **Bibliografia**

1. Bejgier W., Stanejko B., *Ochrona osób i mienia*, Wydawnictwo Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2010.
2. Enerlich M., Wojtal J., Milewicz M. (red.), *Ochrona osób i mienia*, Toruń 2003.

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 545.