

д-р КИРЕ Б. БАБАНОСКИ
д-р ИЦЕ Н. ИЛИЈЕВСКИ
д-р ЗЛАТЕ С. ДИМОВСКИ

П Р И Р А Ч Н И К
ЗА
ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС
НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ



**КОМОРА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
ЗА ПРИВАТНО ОБЕЗБЕДУВАЊЕ**

ул. 50та Дивизија, бр. 34
1000 Скопје, Република Македонија
www.obezbeduvanje.org.mk
info@obezbeduvanje.org.mk

**КИРЕ БАБАНОСКИ
ИЦЕ ИЛИЈЕВСКИ
ЗЛАТЕ ДИМОВСКИ**

П Р И Р А Ч Н И К
ЗА
ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС
НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

СКОПЈЕ, 2016

доц. д-р Кире БАБАНОСКИ
доц. д-р Ице ИЛИЈЕВСКИ
проф. д-р Злате ДИМОВСКИ

П Р И Р А Ч Н И К **ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС** **НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ**

ИЗДАВАЧ



КОМОРА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ЗА ПРИВАТНО ОБЕЗБЕДУВАЊЕ

ул. 50та Дивизија, бр. 34
1000 Скопје, Република Македонија
www.obezbeduvanje.org.mk
info@obezbeduvanje.org.mk

ЗА ИЗДАВАЧОТ

Верица МИЛЕСКА СТЕФАНОВСКА
Претседател
на Комората на Република Македонија за приватно обезбедување

РЕЦЕНЗЕНТ

проф. д-р Борис МУРГОСКИ

КОРИЦА

Александар СТЕФАНОВСКИ

КОМПЈУТЕРСКА ОБРАБОТКА

доц. д-р Кире БАБАНОСКИ

ЛЕКТОР

м-р Даниела ТАКЕВА

ТИРАЖ

400 ПРИМЕРОЦИ

- СОДРЖИНА -

ВОВЕДНИ НАПОМЕНИ	1
-------------------------------	---

ДЕЛ I ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ НА ПАРИ ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

1. Дефинирање на обезбедувањето на транспорт на пари во земјите на Европската Унија.....	5
2. Заеднички карактеристики на обезбедувањето на транспорт на пари во земјите на Европската Унија.....	7
3. Прекуграничен транспорт на пари	9
4. Меѓународни здруженија	11
4.1. Конфедерација на европските служби за безбедност	11
4.2. Европска асоцијација за безбеден транспорт	12
4.3. Европска асоцијација за интелегентна заштита на парите	12

ДЕЛ II ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Дефинирање на обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки	15
2. Законски основи за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки	17
3. Субјекти кои го вршат обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки и нивни овластувања	18
3.1. Министерство за внатрешни работи на Република Македонија – Полиција.....	18
3.2. Агенции за приватно обезбедување	19

ДЕЛ III ПЛАНИРАЊЕ НА ОБЕЗБЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

1. Поим за планирање и план	23
-----------------------------------	----

2. План и наредба за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки	24
3. Безбедносна проценка при обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки	27
4. Превентивни мерки пред обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки	29
5. Безбедносни мерки во сообраќајот	30

ДЕЛ IV НАЧИНИ НА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Формирање на тимови за обезбедување на транспорт на пари	33
2. Начин на комуникација	33
3. Карактеристики на членовите на тимот за обезбедување на транспорт на пари.....	35
3.1. Карактеристики на одговорниот (тим-лидерот) за обезбедување на транспорт на пари.....	35
3.2. Карактеристики на возачот на транспортот на пари	35
3.3. Карактеристики на останатите членови (придружниците) на тимот за обезбедување на транспорт на пари.....	37
4. Начини на обезбедување на транспорт на пари од страна на агенциите за приватно обезбедување.....	37
5. Безбедносни постапки за транспортирање на пари	42
5.1. Постапки за транспортирање на пари од објект.....	43
5.2. Постапки за транспортирање на пари до објект.....	44
6. Откривање на тајно следење на транспортот	44

ДЕЛ V РИЗИЧНИ УСЛОВИ ПРИ ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

1. Поим на ризик.....	47
1.1. Проценка и нивоа на ризик	48
1.2. Начин и постапки на реагирање во ситуации со помал ризик..	49
2. Други видови опасни состојби.....	50
2.1. Закана	50
2.2. Опасност.....	50
2.3. Загрозување.....	51

2.4. Ранливост	52
3. Поим на напад.....	52
3.1. Начин и постапки на реагирање во случај на напад на транспортот.....	53

ДЕЛ VI НАПАДИТЕ ВРЗ ТРАНСПОРТОТ НА ПАРИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедносна анализа на нападите врз транспортот на пари во Република Македонија.....	55
--	----

ДЕЛ VII ПРЕВЕНТИВНИ АСПЕКТИ КАЈ ОБЕЗБЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

1. Превентивни мерки кај транспортот на пари	65
1.1. Возила за транспорт на пари	66
1.1.1. GPS.....	70
1.1.2. Биометрија во возилата за транспорт на пари	71
1.2. Безбедносни куфери и ташни.....	72
1.3. Концепт на транспорт на пари без примена на оружје.....	74
1.4. Осигурување на вредностите кои се транспортираат	74
2. Мерки на безбедност и заштита при работа	76

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА И ПРЕПОРАКИ.....	79
--	-----------

РЕФЕРЕНЦИ	83
------------------------	-----------

ПРИЛОЗИ.....	89
---------------------	-----------

ВОВЕДНИ НАПОМЕНИ

Во Република Македонија прашањето за обезбедување на лица и имот за прв пат е регулирано со посебен закон во 1999 година. Врз основа на сестрани анализи и согледувања на компаративните искуства во оваа област, беше изготвен Законот за обезбедување на лица и имот¹. Со подоцнежните два Закони за изменување и дополнување на Законот за обезбедување на лица и имот² се извршија соодветни интервенции, односно се изврши изменување или дополнување на одделни законски одредби, со цел обезбедување на повисок степен на ефикасност во неговото спроведување.

Меѓутоа, неколку години подоцна, низ практичната работа и реализација на обезбедувањето на лица и имот, се утврдија извесни недостатоци, пропусти и недоволно уредени аспекти. Затоа, од страна на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија, во соработка со Комората на Република Македонија за обезбедување на лица и имот (денес Комора на Република Македонија за приватно обезбедување) и стручњаци од оваа област, беше изработен предлог на новиот Закон за приватно обезбедување, кој претставува навистина неопходна алатка и соодветен одговор на новите трендови и предизвици во областа на приватната безбедност. Законот за приватно обезбедување³, кој е ментално важечки и е во примена, беше донесен од страна на Собранието на Република Македонија на седницата одржана на 24 декември 2012 година. Подоцна и во овој закон беа направени мали корекции преку двата Закони за измени и дополнувања на Законот за приватно обезбедување⁴. Главната цел која треба да се постигне со новиот закон е повисок степен на безбедност на лицата и имотот кои се обезбедуваат, како и создавање на уште поквалитетна легислативна рамка за успешно функционирање на сите засегнати субјекти во оваа област. Со Законот за приватно обезбедување се воспоставуваат основите на еден нов концепт на национален модел на дејноста приватно обезбедување. Со него се уредуваат⁵ условите за вршење на приватно обезбедување; вршењето на приватното обезбедување; приватното обезбедување за сопствени потреби; задолжителното приватно обезбедување; овластувањата на работниците за приватно обезбедување; работната облека и ознаката на работниците за приватно обезбедување; формирањето, овластувањата и финансирањето на Комората на Република Македонија за приватно обезбедување; евиденциите, заштитата на податоците и информациите; надзорот; овластувањето за подзаконски прописи и прекршочните одредби.

Обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки⁶ е всушност физичко обезбедување на превоз и пренос на па-

ри, злато, скапоцени камења, уметнички дела, хартии од вредност и на други вредносни пратки со работници за приватно обезбедување и посебни возила. Тоа се применува при движење по определена траса и има задача да го заштити и обезбеди транспортот и преносот на вредност долж целата маршрута од моментот на излегувањето, односно од појдовната точка до неговата крајна дестинација. Меѓутоа, доколку вредноста на парите или пратките е голема, тогаш нивниот транспорт претставува примамлива цел за напад на криминални разбојнички групи или терористички организации.⁷ Со тоа се потврдува констатацијата дека парите се особено чувствителни кога се пренесуваат. Како и кај секој вид обезбедување, така и кај обезбедувањето на транспорт на пари има голем број на ризици, закани, опасности и загрозувања, со кои се соочуваат учесниците кои се вклучени во овој процес. Овие ранливости е неопходно да се идентификуваат, контролираат и следат. Управувањето со ризици⁸ е важен процес при обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки, бидејќи овозможува да се определи неопходниот степен на заштита. Доколку добро се менаџира овој процес, успешно ќе може да се реализира поставената цел, а тоа е безбедно пренесување на парите и другите вредности, без никакви штетни последици по транспортот и субјектите кои го реализираат.

Во изминатиот период, во Република Македонија беа извршени неколку разбојнички напади врз возилата за транспорт на пари сопственост на агенции за приватно обезбедување, јавни претпријатија, банки, пошти итн. Големи суми на парични средства преминуваа во рацете на добро организираните и често вооружени напаѓачи, кои дење успеваа да ги пресретнат, да ги застанат и да им ги одземат парите на лицата кои го вршеа транспортот.

Предметот на анализа во овој прирачник е доста комплексен, чувствителен и бара одговор на бројни прашања кои се однесуваат на неговите карактеристики. На кој начин се врши обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки? Дали правилно се врши? Кој го врши транспортот на пари? На кој начин дејствуваат работниците за обезбедување при напад? Кои се правилата и процедурите при обезбедувањето на транспортот на пари? Дали процесот на обезбедување на транспортот на пари претходно се планира и каков вид на план се составува? Какви превентивни мерки се преземаат за намалување и елиминирање на ризиците, заканите и опасностите при обезбедувањето? Кои се причините поради кои разбојниците успеваат да го нападнаат обезбедувањето при транспортот на пари и други вредносни пратки? Што ги мотивира да ги извршат ваквите напади? Дали се информирани за маршрутата по која се одвива транспортирањето? Кој им ги дава таквите информации? Дали нападите ги планираат? На кој на-

чин се организираат? Како успеваат да побегнат од местото на нападот? Зошто тешко се откриваат сторителите?

За таа цел, во рамките на прирачникот ќе се направи обид да се дадат одговори и објаснувања за овие и многу други прашања кои произлегуваат од процесот на обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки. Посебно ќе бидат разгледани стандардите кои се применуваат при обезбедувањето на транспорт на пари во земјите членки на Европската Унија, заради афирмација на позитивните искуства и добрите практики во однос на начинот на реализација на обезбедувањето и транспортирањето, справување со ризиците, нивна контрола и сите елементи кои се значајни за овој процес. Конкретно за Република Македонија, подетално ќе бидат прикажани законските основи, субјектите кои го вршат, планирањето, безбедносната проценка, начинот и формациите, ризиците и другите опасни состојби со кои се соочува обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки. Клучната цел која треба да се постигне преку овој прирачник е научно-стручно објаснување на обезбедувањето на транспорт на пари, опасностите кои произлегуваат и со кои се соочуваат работниците за приватно обезбедување и предлагање на превентивни мерки за надминување на безбедносните ризици и професионалните слабости.

ДЕЛ I

ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ НА ПАРИ ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

1. Дефинирање на обезбедувањето на транспорт на пари во земјите на Европската Унија

Од анализата на карактеристиките на обезбедувањето на транспорт на пари, а посебно неговото дефинирање во земјите на Европската Унија, може да се издвојат три групи на земји. Во првата група влегуваат земјите во кои транспортот на пари и неговото обезбедување се уредени во рамките на општата безбедност и општиот безбедносен систем. Во втората група се земјите кои поставиле одредени конкретни стандарди преку своите професионални организации, договорите за осигурување и општите акти за вршење на дејноста обезбедување на транспорт на пари. Во третата група се земјите кои утврдиле дефиниција за транспортот на пари и неговото обезбедување во нивната законска рамка која се однесува на приватната безбедност.

Општо земено, како дефиниција која се темели на заедничките карактеристики на транспортот на пари во земјите на Европската Унија може да се понуди следната: „транспортот на пари е професионална дејност во име на трето лице за пренесување на добра со висока вредност“.⁹

Од оваа дефиниција произлегуваат три нејзини аспекти:

1. транспортот на пари е професионална дејност – тоа значи дека ја извршуваат професионални организации (компани) кои кај државните власти се регистрирани за вршење на таква дејност, а врз основа на тоа, пак, подлежат на одреден надзор и контрола во нивното работење.

2. транспортот на пари се врши во име на трето лице – тоа значи дека компанијата за која се врши транспортот (банка и сл.) склучува договор за реализација на транспортот и негово обезбедување со компанијата овластена за таа дејност, која понатаму е одговорна за безбедноста на парите и другите вредности кои се пренесуваат.

3. при оваа дејност се пренесуваат добра со висока вредност – тоа значи дека во рамките на транспортот може да се пренесуваат различни добра: пари (банкноти и монети), хартии од вредност и други вредносни пратки (благородни метали, скапоцени камења, накит, уметнички дела, предмети од уметничка, културна, историска и друга значајна вредност и сл.).

Во потесна смисла, транспортот на пари е термин кој се употребува за да ги опише само банкнотите кои се во процес на пренесување од една на друга локација.¹⁰

Во продолжение следат дефинициите¹¹ за транспорт и пренос на пари во некои земји членки на Европската Унија:

Белгија - обезбедувањето на транспортот е опишано како активност која се врши во име на трети страни, со соодветен надзор и заштита и се врши за добра кои може да бидат во опасност, поради нивната специфична природа или скапоценост.

Данска - законот ги опфаќа и ги регулира сите приватни, комерцијални, независни претпријатија, кои се активни во надзорот над приватните области или области за кои постои јавен пристап, готовината во транзит и транспортот на вредни предмети, чуварите на лица и функционирањето на техничките системи за дојава.

Франција - секој транспорт на вредности и скапоцени метали кои претставуваат вредност од најмалку 30.000 евра на јавни патишта и секој транспорт на накит кој претставува вредност од најмалку 100.000 евра на јавни патишта, освен кога се пренесува од страна на некое лице на своја сметка или од страна на воената власт или во случај транспортот да е придружен од страна на националната полиција или националната жандармерија.

Унгарија - пари (банкноти и/или монети и/или странски валути) и/или вредности кои се превезуваат и обезбедуваат од страна на вооружени чувари.

Литванија - собирање на пари, скапоцени камења, благородни метали и хартии од вредност од лица од нивното живеалиште, престојувалиште или деловен простор и нивна испорака до банка или друго место за нивно чување и обратно. Собирањето може да се врши од страна на лиценцирани чувари (за вршење на вооружена заштита на лица и имот) од трговски друштва или од безбедносните служби.

Луксембург - професионално организиран превоз на пари и вредности во рамки на географската територија на Луксембург.

Словенија - транспортот и заштитата на пари и други вредности (злато, скапоцени камења, уметнички дела, хартии од вредност и сл.) се врши од страна на чувари и со помош на специјално изработени моторни возила.

Шпанија - транспорт и дистрибуција на монети, банкноти, хартии од вредност и други пратки за кои како последица на нивната економска вредност е проценета опасност и за кои може да се побара посебна заштита, а ги врши посебно овластена безбедносна компанија.

Холандија - пренос на пари и други вредносни пратки во ограничена количина од страна на приватните компании за обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки, за сметка на трето лице.

2. Заеднички карактеристики на обезбедувањето на транспорт на пари во земјите на Европската Унија

Според компаративните студии за транспорт на пари во Европската Унија¹², повеќето од земјите членки имаат воспоставено независен сет на правила и прописи за приватното обезбедување воопшто, со вградување на секторот за транспорт на пари како суб-активност на приватниот безбедносен сектор. До одреден степен, секторот за транспорт на пари се регулира преку приватното безбедносно право, трговското право или транспортното право. Сепак, природата и содржината на прописот се разликуваат од една до друга земја членка на Европската Унија. Повеќето од нив имаат развиено законска регулатива за приватното обезбедување, која исто така се употребува и за транспортот на пари. Сепак, овој вид на транспорт, често се смета како комерцијална или транспортна дејност. Во Европската Унија постои една општа тенденција построго да се регулира и хармонизира бизнисот со транспорт на пари, затоа што секоја земја членка има свој посебен пристап кон овој сектор.

Карактеристично е што во земјите членки на Европската Унија во рамки на приватната безбедност постојат специјализирани компании за транспорт на пари и нивно обезбедување.

Во однос на лиценцирањето на компаниите за транспорт на пари, може да се разликуваат три главни типови на лиценца: лиценца врз основа на трговското право, лиценца врз основа на транспортното право и лиценца врз основа на правото на приватната безбедност.

Лиценцирањето може да се одвива на три нивоа: компанија, менаџери и вработени. Лиценците за компаниите генерално се издаваат за ограничен временски период и се движат од една до пет години. Овој тип на лиценца обично вклучува листа на активностите кои е дозволено да се вршат. Во зависност од земјата членка, за издавањето на овие лиценци се овластени национални, но и регионални или локални органи. Во таа смисла, Министерството за правда, Министерството за внатрешни работи или полициските власти - на различни нивоа - често се надлежни за лиценцирање.

Во најголем број од земјите членки на Европската Унија, се бара дополнителна дозвола или уверение за менаџментот и вработените. Целта на ваквиот тип на лиценци е наметнување на минимални стандарди за интегритетот на вработените, како и квалитетот на извршените услуги. Лиценцирањето обично е проследено со верификација или скрининг (т.е. истрага за можна криминална историја на лицето), преку воспоставување на соодветни гаранции во однос на стручноста и интегри-

тетот, како и со специфични барања за стручната обука или соодветно претходно искуство на приватна или јавна управна функција.

Стручната обука и континуираното подобрување на работните вештини се суштински елемент во современата професионална средина. Овој предуслов е исто така клучна карактеристика на современото приватно обезбедување: активностите за транспорт на пари сè повеќе се здобиваат со комплексност и ситуациони фактори кои често бараат висок степен на флексибилност на активностите на личноста.

Општо земено, не постои законско ограничување во однос на минималната и/или максималната старосна граница за менаџментот или вработените. Во повеќето земји членки постојат услови за општиот законски минимум на возраста, а во помал број земји членки, пак, постои експлицитен услов во врска со минималната старосна граница и таа се движи помеѓу 18 и 21 година.

Нешто повеќе од една третина од земјите членки на Европската Унија експлицитно го забрануваат поседувањето и носењето на огнено оружје, додека помалку од една четвртина бараат со закон или со колективни договори, задолжително поседување и носење на огнено оружје за време на транспортот на пари. Сите други земји членки на Европската Унија дозволуваат поседување и носење на огнено оружје за време на активностите поврзани со обезбедувањето на транспорт на пари.

Дозволата за огнено оружје се издава кога сите законски услови (вклучувајќи и специфичен тренинг, безбедно чување, морална способност на засегнатата личност, редовни сесии за гаѓање, договор за работа со компанијата итн.) се исполнети од страна на компанијата барател и/или од страна на барателот безбедносен агент.

За време на транспортот на пари во сите земји членки на Европската Унија најчесто се користат блиндирани возила. Регулативата во однос на заштитата на ваквите возила широко варира помеѓу земјите членки. Често е потребно лиценцирање од страна на официјално признат технички институт, како и претходно одобрение од надлежен орган, пред ваквите возила да може да се користат за вршење на транспорт на пари.

Во половина од земјите членки на Европската Унија е задолжително користење на систем за сателитско следење, како што е GPS (Global Positioning System). Ваквите системи обично се директно поврзани со центарот за обезбедување и надзор на компанијата за транспорт на пари, овозможувајќи постојано позиционирање на секое возило во реално време. Преку овој систем за следење може да се открие и невообичаено однесување во и околу возилото.

Системи за комуникација помеѓу возилото за транспорт на пари и центарот за обезбедување и надзор на компанијата се користат во сите

земји членки на Европската Унија. Оваа комуникација се воспоставува преку радио врска или мобилен телефон. Во повеќето случаи, комуникацијата меѓу возилото и полицијата се одвива преку центарот за обезбедување и надзор на компанијата.

Возилата за транспорт на пари обично се различно означени од сите нивни страни, со цел да се овозможи брза идентификација од далечина (дури и од воздух). Сигнализацијата вклучува идентификациски број и лого на компанијата, а во некои случаи, портокалови ротациони светла. Во некои земји членки постојат официјални правила и прописи за сигнализацијата на возилата и кои подетално ја одредуваат големината на сигналите, нивната видливост и врска со содржината на транспортот, како и нивната позиција на возилото (напред, назад, странично и горе).

Современите системи како IBNS – Intelligent Banknote Neutralisation System, исто така се користат во одредена мера. Станува збор за целосно интелигентен неутрализирачки систем што спречува неовластени обиди на отворање на кутијата преку трајно неутрализирање на нејзината содржина. Законските ограничувања во земјите членки на Европската Унија, во однос на овие системи, главно, се однесуваат на техничките аспекти, нивната содржина, нивото на неутрализација и вредноста на транспортираните добра. Тие често се користат при транспортот на пари кој се одвива пеш.

3. Прекуграничен транспорт на пари

Прекуграничниот транспорт на пари се дефинира како преминување на државна граница од страна на возило за транспорт на пари од една земја во друга при излез и/или враќање назад. Тој е покарактеристичен за Европската Унија, кога од една во друга земја членка се пренесуваат пратки со нивната заедничка валута – еврото.

Евро валутата беше воведена во 2002 година, но поради силните разлики меѓу националните легислативи на земјите членки кои ја прифатија, во практика е многу тешко да се пренесуваат парични пратки на патиштата меѓу земјите членки.¹³

Во Европската Унија, најголемиот број на прекугранични транспорти на пари е концентриран на границите помеѓу Германија, Австрија, Холандија, Белгија, Луксембург и Франција, додека бројот на транспорти на границите на останатите земји членки е релативно помал.¹⁴

Во Европската Унија од 30.11.2012 година е во важност Регулацијата за професионален прекуграничен транспорт на евро-пари на патиштата помеѓу земјите членки на Европската Унија¹⁵. Нејзината цел е да воспостави лесен и безбеден патен транспорт на евро банкнотите и

монетите преку националните граници помеѓу земјите членки на Европската Унија кои ја имаат прифатено и воведено евро валутата. Одредбите на оваа Регулатива ги заменуваат националните правила за транспортот на пари во случај на прекуграничен транспорт во рамките на евро областа. Во случај на транспорт на пари во рамките на земјите членки, без да се премине границата, остануваат да важат националните правила за оваа дејност, секако, доколку не се во судир со оваа Регулатива. Транспортите на евро пари помеѓу националните централни банки и печатниците кои се придружувани од страна на Полицијата, не спаѓаат во нејзиниот домен.

Компанијата која сака да врши прекуграничен транспорт на евро пари според Регулативата мора да побара посебна лиценца за вршење на ваков вид на транспорт од земјата каде е регистрирана. Таа лиценца се издава за период од 5 години и потврдува дека компанијата ги има исполнето пропишаните критериуми. Како предуслов за прекуграничниот транспорт на евро пари, компанијата мора да има дозвола од страна на нејзините национални власти за спроведување на домашен транспорт на пари барем 2 години без кршење на националните законски одредби. Строги правила се пропишани за минималниот број на лица за вршење на транспортот, блиндираните возила, обуката на транспортерите, системите за неутрализација на банкнотите и санкциите во случај на нивна повреда.

Заради специфичните карактеристики на активностите во секторот за транспорт на пари и ако се земат во предвид тешкотиите за да се организираат целодневни преноси, возилото за транспорт на пари кое ја преминува границата, би требало да тргнува и да се враќа во текот на денот (од 06.00 до 22.00 часот). Како и да е, ноќниот пренос на пари би можел да се одвива, ако е претходно дозволено од националните правила на земјите членки каде се одвива транспортот.

При вршењето на прекуграничен транспорт на евро пари дозволено е да се врши превоз и на други валути во вредност не поголема од 20 % од вкупната сума на транспортирани пари.

Лицата кои работат на прекуграничен транспорт на пари треба да имаат поминато специфичен модул на обука кој е пропишан со Регулативата.

Поставувањето на вакви заеднички правила кои го овозможуваат прекуграничниот транспорт на пари по копнен пат меѓу земјите членки на Европската Унија, преку обезбедување на висока заштита и безбедност на персоналот од овој сектор, ја отвора можноста за поефикасни патни парични преноси во граничните региони. Притоа, комерцијалните банки се во состојба да ги користат транспортните услуги од најблиската компанија за транспорт на пари, без разлика дали таа е во нивната

земја или не. Компаниите од секторот за транспорт на пари, кои го изведуваат превозот во граничните региони, на овој начин, се во состојба да ги планираат нивните маршрути и други логистички елементи на поефективен начин. Од друга страна, општо земено, поефикасниот транспорт на пари создава придобивка за економијата на Европската Унија како целина.

4. Меѓународни здруженија

Компаниите за обезбедување на транспортот на пари преку здружување се обидуваат да дизајнираат подобри и поуспешни решенија за обезбедување на транспортот.

Во светот постојат неколку меѓународни здруженија од областа на приватната безбедност, формирани за претставување, заштита и унапредување на нивните интереси, а со тоа и зголемување на ефикасноста и ефективноста на нивното работење, од што корист имаат секако нивните клиенти. Во овој прирачник, предмет на интерес се европските здруженија.

4.1. Конфедерација на европските служби за безбедност

Конфедерацијата на европските служби за безбедност (CoESS – Confederation of European Security Services¹⁶) е основана во 1989 година по иницијатива на неколку национални асоцијации на компаниите од областа на приватната безбедност од земјите членки на Европската Унија.

CoESS има мисија да стане единствена и уникатна Европска организација која ги застапува сите европски држави (земјите членки на Европската Унија, земјите кандидати за членство во Европската Унија и земјите кои не се членки на Европската Унија) и сите гранки на индустријата (чуварите, транспортот на пари, мониторингот и безбедноста на аеродромите) преку претставничките, добро функционални и активни национални асоцијации.

Целта на CoESS е да обезбеди одбрана на интересите на организациите и националните компании кои пружаат безбедносни услуги во сите нивни форми во Европа и да ги претставува овие заеднички интереси, пред сè, преку вклучување во работата заради усогласување на националното законодавство во однос на активностите на своите членови.

Во моментот, во CoESS членуваат националните асоцијации од 23 европски земји, од кои 19 се земји членки на Европската Унија.

4.2. Европска асоцијација за безбеден транспорт

Европската асоцијација за безбеден транспорт (ESTA – European Security Transport Association¹⁷) е не-профитна организација формирана во Брисел, која ги претставува заедничките интереси за безбедна логистика низ цела Европа и опфаќа 90 % од европската индустрија за транспорт на пари.

ESTA е основана на 18 ноември 1975 година во Брисел, кога нејзините седум основачки членови го ратификуваа статутот. Здружението брои 128 членки, од кои 66 се ефективни, 55 се придружни, 6 се соработнички и 2 се кореспонденти. ESTA претседава со Работната група за транспорт на пари при Конфедерацијата на европските служби за безбедност (CoESS).

Визијата на ESTA е да се создадат неопходните услови за безбедно и ефикасно кеш општество. Заедничката стратегија и технолошките напори меѓу сите чинители во процесот на производство овозможува ESTA да се движи кон својата визија. ESTA го промовира кешот како најсигурен метод на плаќање, при што парите се единствената алтернатива на картичките.

4.3. Европска асоцијација за интелегентна заштита на парите

Друга организација, која е формирана 2005 година за претставување на европските водечки компании специјализирани за интелегентните системи за заштита на парите, е Европската асоцијација за интелегентна заштита на парите (EURICPA – European Intelligent Cash Protection Association¹⁸). Ваквата технологија обезбедува најдобро решение во рамките на процесот на транспорт на пари за зголемување на безбедноста на професионалните работници, но и на безбедноста на општата јавност. Неизбришливото мастило делува како начин на превенција од потенцијалните разбојнички напади врз транспортот на пари, со тоа што парите се уништуваат. Со ова разбојниците уште на почетокот се одвраќаат од помислата да извршат кражба. Причините поради кои треба да се употребуваат овие технологии се¹⁹:

- *Личната безбедност* се зголемува за корисниците на овие системи во споредба со традиционалните методи, бидејќи оружјето и агресивното насилство не ја надминуваат технологијата.
- *Безбедноста* - во изминатите 10 години откако ваквите алтернативни системи се користат, разбојниците се преориентирале кон полесни цели, како што се блиндираните возила.
- *Ефикасноста* - пренесувањето на кешот во кутии го подобрува логистичкиот проток. Бидејќи не е можен пристап до парите, ду-

ри и само еден чувар може да се ангажира за вршење на транспортот. Покрај тоа, давачките за осигурување може да бидат намалени.

- *Влијание врз општеството* - системите за боење на парите ја отстрануваат одговорноста од чуварот за заштита на паричните средства, со што се елиминира потребата да се носи оружје на јавно место.
- *Животна средина* - не-блиндираноста значи помали и полесни возила и затоа ја намалува потрошувачката на гориво и гуми со следствено намалување на емисиите и употребата на не-одржливи ресурси.

ДЕЛ II

ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Дефинирање на обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки

Генерално, транспортот претставува превоз, пренос на предмети и патници од едно место на друго. Транспортот на материјални добра, вредности и капитал во севкупниот општествено-економски систем има посебно важна улога не само за стопанските субјекти, туку за севкупната заедница.²⁰

Обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки е физичко обезбедување на превоз и пренос на пари, злато, скапоцени камења, уметнички дела, хартии од вредност и на други вредносни пратки со работници за приватно обезбедување и посебни возила.²¹ Оттука се забележува дека законодавецот разликува обезбедување на транспорт на пари и други вредности и пренос на пари и други вредности. Нивното прецизно дефинирање е дадено во Правилникот за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, кој се однесува на агенциите за приватно обезбедување.

Транспорт на пари и други вредносни пратки²² е транспорт на пари и други вредносни пратки од почетна до крајна дестинација со посебно опремено возило, што го врши правното лице согласно договорот за приватно обезбедување што го склучува со корисникот на услугата.

Пренос на пари и други вредносни пратки²³ е пренос на пари и други вредносни пратки од почетна до крајна дестинација без посебно опремено возило, што го врши правното лице согласно договорот за приватно обезбедување. Пренесување на пари и други вредносни пратки од посебно опремено возило до објектот на корисникот на услугата и обратно, на растојание до 30 метри, не се смета за пренос.

Првиот критериум за разликување на овие два процеси е употребата на посебно опремено возило. Вториот критериум е висината на транспортираните, односно пренесуваните вредности.

Транспорт²⁴ се врши на пари и други вредносни пратки чија вкупна вредност е над 50.001 евро во денарска противвредност.

Пренос²⁵ се врши на пари и други вредносни пратки чија вкупна вредност е до 50.000 евра во денарска противвредност.

Вредносни пратки²⁶ се пратки кои содржат злато и други благородни метали, скапоцени камења, уметнички дела, хартии од вредност, како и други предмети од значајна вредност.

Правилникот за начинот на вршење на обезбедување на транспорт на пари и вредности²⁷, со кој се пропишува начинот на вршење на оваа дејност од страна на Полицијата, дава кратка дефиниција за транспортот на пари и вредности. Станува збор за транспорт на пари и вредности од почетна до крајна дестинација, согласно барањето на корисникот (државен орган, институција што врши јавни овластувања и правно лице). Вредности во смисла на овој правилник се хартии од вредност, благородни метали, скапоцености, предмети од уметничка, културна, историска и друга значајна вредност.²⁸

Обезбедувањето при транспорт на пари и други вредности може да се дефинира и како настан кој е предвидлив, краткотраен и со голем степен на ризичност.²⁹

Предвидливоста на обезбедувањето се определува со тоа што истото мора да се случи (ова особено важи за транспортите на Јавното претпријатие Македонски Пошти, бидејќи пензиите се делат околу први во месецот). Предвидливоста е поголема предност за потенцијалните напаѓачи, бидејќи доколку подготвуваат напад можат да го предвидат временскиот термин на транспортот, односно да го ограничат неговото спроведување на рок од неколку дена. Од друга страна, предвидливоста за работникот за обезбедување е предност, бидејќи тој го очекува обезбедувањето и може добро да се подготви, особено психички за реализација на задачите.

Краткотрајноста на обезбедувањето како настан се согледува преку тоа што неговото времетраење не е подолго од неколку часови, па работникот за обезбедување може да се сконцентрира на извршувањето на задачата. Со тоа се овозможува физичкиот и психичкиот напор кој работникот го вложува да биде поефективен.

Големиот степен на ризик постои кај секое обезбедување при транспорт на пари и други вредности, бидејќи практиката покажува дека криминалците сè помалку ги бираат средствата за да ја постигнат својата цел – противправно стекнување со големи материјални вредности.

Обезбедувањето на транспорт без разлика на тоа што претставува предмет на транспортирање или превоз од едно место до друго претставува многу ризична локација, воедно и начин на обезбедување. Затоа институциите, организациите, установите, трговските друштва, стопанските и финансиските субјекти и други правни лица, кои се занимаваат со транспорт на пари и други вредности пратки, а посебно раководните лица и лицата кои непосредно го подготвуваат и учествуваат во транспортот, треба добро да ги познаваат мерките за обезбедување и превентивните активности.

Воопшто, постојат следниве видови транспорт кои се обезбедуваат:

- транспорт на лица под заштита;
- транспорт на парични пратки;
- транспорт на вредносни пратки;
- транспорт на опасни и експлозивни материи.³⁰

Во зависност од важноста и вредноста на предметите што се транспортираат и моменталната безбедносна проценка на работниците за обезбедување, транспортот може да се организира како:

- транспорт со возило (блиндирано, неблиндирано);
- транспорт со други превозни средства (воз, брод, авион итн.);
- транспорт без превозно средство (пеш).

Ако се обидеме транспортот на одредена материјална вредност, да го претставиме геометриски, тоа би значело дека одреден предмет (кутија, ташна, торба, вреќа) треба да биде префрлен од точката А до точката Б. Вообичаено со точката А се означува почетната позиција на движењето, а со точката Б се определува крајната дестинација на која треба да пристигнат парите или предметите од вредност што се транспортираат. Кај банкарските објекти, со А ја одбележуваме главната филијала, а со Б експозитурата која е оддалечена на пример 20тина км; тогаш разбирливо е дека возилото кое го врши транспортот ќе мора долж трасата да помине низ неколку крстосници, можеби мост, тунел, подвозник и други критични точки кои ги обележуваме со X. Линијата меѓу точките А и Б по која ќе се движи транспортот претставува маршрута, а оддалеченоста меѓу двете точки растојание, дистанца или должина на маршрутата.³¹

2. Законски основи за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки

Обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки е регулирано во неколку правни акти – закони и подзаконски акти. Транспортот и преносот на пари и други вредности може да го обезбедуваат два вида на субјекти – Полицијата (полициските службеници) и агенциите како правни лица за вршење на приватно обезбедување (работниците за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки). Полицијата го врши обезбедувањето според:

- Закон за полиција, Службен весник на Република Македонија бр. 114/2006, 6/2009, 145/2012, 41/2014;
- Правилник за начинот на вршење на полициските работи, Службен весник на Република Македонија бр. 149/2007;

- Уредба за личностите и објектите што се обезбедуваат, видовите на мерки и активности и степените на обезбедување, Службен весник на Република Македонија бр. 88/2007;
- Правилник за начинот на вршење на обезбедување на транспорт на пари и вредности, Службен весник на Република Македонија бр. 32/2013.

Агенциите за приватно обезбедување го вршат обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки според:

- Закон за приватно обезбедување, Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016;
- Правилник за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, Службен весник на Република Македонија бр. 89/2013.

3. Субјекти кои го вршат обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки и нивни овластувања

Субјекти кои учествуваат во транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки и нивно обезбедување се Министерството за внатрешни работи на Република Македонија – Полицијата (како орган од државната управа – општиот безбедносен систем) и агенциите како правни лица за вршење на приватно обезбедување (кои се дел од приватниот безбедносен систем). Тоа значи дека како непосредни учесници – реализатори се јавуваат полициските службеници и работниците за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки.

3.1. Министерство за внатрешни работи на Република Македонија – Полиција

Полициските работи се дејствија на полициските службеници што се однесуваат меѓу другото и на обезбедувањето на определени личности и објекти.³²

Министерството за внатрешни работи – Полицијата, може да ги вклучи полициските службеници во придружба кога се превезуваат предмети од вредност (пари, благородни метали, предмети од историска вредност, уметнички дела и сл.).³³

Тоа значи дека една од работите кои ги извршува Полицијата претставува обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки.

Од страна на Министерството за внатрешни работи и корисникот (државен орган, институција што врши јавни овластувања и правно ли-

це) се склучува договор за укажување помош (асистенција) во врска со обезбедување на транспорт на пари и вредности. За Министерството договорот го потпишува министерот за внатрешни работи или од него овластен работник. Договорот се склучува доколку корисникот во Министерството доставил доказ за извршено осигурување на парите и вредностите чиј транспорт се обезбедува кај правно лице за осигурување.³⁴

Обезбедување на транспорт на територијата на Република Македонија за и од странство³⁵, Полицијата врши врз основа на писмено барање за укажување помош (асистенција) во врска со обезбедување на транспорт на пари и вредности што корисникот го доставува до началникот на секторот за внатрешни работи на чие подрачје се наоѓа почетната дестинација на транспортот, а за подрачјето на град Скопје до началникот на Единицата за надворешно обезбедување на објекти во Одделот за посебни единици во Централните полициски служби во Бирото за јавна безбедност.

Транспорт се врши со специјално или друго соодветно возило на корисникот со придружба на службени возила на Полицијата опремени со уреди за давање на светлосни и звучни сигнали и со преземање на потребни дејствија и активности за организирање и спроведување на мерки за вршење на безбеден транспорт. Специјалното или друго соодветно возило го обезбедува корисникот на сопствен трошок.³⁶

Транспортот за и од странство се обезбедува до граничен премин, односно се презема од граничен премин:

- по сувоземен пат до и од граничните премини на Република Македонија со соседните држави и
- до и од воздухопловните пристаништа на Република Македонија (аеродроми и хелидроми).

Работниците на Полицијата одредени за обезбедување на транспортот на почетната дестинација се присутни најдоцна 30 минути пред започнување на обезбедувањето на транспортот.³⁷

Останатите детални правила и процедури за обезбедувањето на транспортот на пари и други вредности се пропишани во Упатството за начинот на обезбедување на транспорт на пари и други вредности кое се применува од страна на Министерството за внатрешни работи, меѓутоа, со оглед на специфичноста на оваа дејност, тоа не е јавно достапно, при што не може да се направи негов приказ и анализа.

3.2. Агенции за приватно обезбедување

Согласно Законот за приватно обезбедување е утврдено дека приватното обезбедување е дејност од јавен интерес и под услови утврдени со него тоа се врши³⁸:

- 1) во вид на давање на услуги и
- 2) за сопствени потреби.

Правните лица регистрирани за вршење на дејноста обезбедување во вид на давање на услуги се агенциите за обезбедување, кои својата услуга ја нудат на пазарот, а правни лица кои обезбедувањето го вршат за сопствени потреби се оние правни лица кои оцениле дека поради одредени причини (поекономично, поефикасно и поефективно) е подобро обезбедувањето да го вршат сами.³⁹

Притоа, приватното обезбедување во вид на давање на услуги се врши како⁴⁰:

- 1) физичко обезбедување
 - телесна заштита;
 - мониторинг - патролно обезбедување;
 - обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки и
 - обезбедување на јавни собири и други настани.
- 2) техничко обезбедување.

Приватното обезбедување за сопствени потреби се врши како физичко обезбедување и тоа како телесна заштита и мониторинг обезбедување.

Оттука, произлегува дека, обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки може единствено да го врши само правно лице за вршење на приватно обезбедување во вид на давање услуги⁴¹ кое има извршено упис на дејноста во Централниот регистар на Република Македонија и кое има добиено дозвола за приватно обезбедување во вид на давање на услуги.

Правно лице кое врши приватно обезбедување во вид на давање на услуги може да врши обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки, доколку има посебно опремено возило за транспорт што мора да има⁴²:

- 1) блиндирана каросерија, стакла и гуми;
- 2) вграден механички сигурносен сеф;
- 3) вграден мобилен систем за видеонадзор на возилото што се врши од персоналот на возилото;
- 4) двонасочна врска со центарот за обезбедување и надзор и работниците за обезбедување кои го напуштаат возилото при прием или предавање на пратката (глобален систем за мобилни комуникации – GSM мрежа или радиоврска);

- 5) вграден уред на глобален систем за позиционирање (ГПС уред) за сателитско следење и далечински мониторинг од центарот за обезбедување и надзор и
- б) вграден паник тастер со можност за автоматско праќање на дојавен сигнал во центарот за обезбедување и надзор.

Посебно опременото возило за транспорт, освен задолжителните елементи, може да има и вграден систем за електрохемиска заштита на пари при транспорт.

Во однос на условот кој содржи обврска посебно опременото возило за транспорт на пари да има блиндирана каросерија, стакла и гуми, некои автори⁴³ го поставуваат прашањето „Дали воопшто има можност технолошки да се изработи блиндирана гума?“. Тие го предлагаат зборот „засилена“ како термилошки посоодветен поим. Притоа, образложуваат дека засилена гума може да се изработи, меѓутоа блиндирана гума е сеуште технолошки тешко изводлив проект. Блиндираноста на возилото задолжително ја зголемува неговата стандардна маса, што подразбира потреба од гуми кои ќе можат да ја поднесат дополнителната маса. Постојат одредени технолошки можности во возилото да се вградат технички средства за додавање воздух во гума, која е оштетена при реализирањето на транспорт на пари најчесто од проектил на огнено оружје или некои намерно поставени предмети за присилно запирање на возилото. Исто така, може да се користат и гуми кои се наречени „run-flat tires“, кои поднесуваат возење во полуиздишана состојба дури и до 80 километри при брзина од 80 километри/час, затоа што самата гума е опремена со средства кои овозможуваат таков режим на возење.

Персоналот на возилото⁴⁴ го сочинуваат најмалку тројца работници за обезбедување од кои еден е возач. Сите членови на персоналот мора да имаат легитимации за обезбедување. Во вршењето обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки, сите членови на персоналот на возилото мора да бидат вооружени со соодветно огнено оружје и да бидат опремени со заштитна опрема (балистички елек – панцир и шлем).

Тука е карактеристично да се напомене дека законските акти почитувајќи го принципот на недискриминација, не го споменуваат полот на работниците за приватно обезбедување кои ќе го вршат транспортот на пари. Тоа значи дека и жените се охрабруваат да работат во оваа област, доколку ги исполнуваат условите, имаат знаење, мотивација и желба за работа.

Правно лице кое врши приватно обезбедување во вид на давање на услуги може да врши обезбедување на пренос на пари и други вредносни пратки без посебно опремено возило⁴⁵, доколку поседува сигурносен куфер чија конструкција е така изработена да може да спречи на-

силно отворање и оттуѓување на содржината, а обидот за насилно отворање да го алармира или дојави со звучен, светлосен или друг сигнал. Ваквите работи на обезбедувањето ги вршат најмалку двајца работници за обезбедување со балистички елек – панцир од кои најмалку еден е вооружен со соодветно огнено оружје и е опремен со мобилен телефон или со систем на преносни радиоврски за сопствени потреби. Сигурносниот куфер во кој се пренесуваат пари или други вредносни пратки не смее да биде механички врзан за лицето кое го носи.

Поради специфичноста на работните задачи од областа на обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, законодавецот предвидел и прекршочни одредби⁴⁶ за правното лице и одговорното лице во правното лице. Па така, глоба во износ од 3.500 до 4.000 евра во денарска противвредност ќе му се изрече за прекршок на правно лице, ако:

- врши обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки спротивно на членот 35 од Законот за приватно обезбедување кој се однесува на обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки со посебно опремено возило;
- постапува спротивно на членот 36 од Законот за приватно обезбедување, чии одредби се однесуваат за работниците за обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки;
- врши обезбедување на пренос на пари и други вредносни пратки, спротивно на членот 37 од Законот за приватно обезбедување, кој се однесува на обезбедување на пренос на пари и други вредносни пратки, без посебно опремено возило.

За ваквите прекршоци на правното лице ќе му се изрече прекршочна санкција забрана на вршење на дејност приватно обезбедување во траење од шест месеци до пет години, а глоба во износ од 1.500 до 1.800 евра во денарска противвредност ќе му се изрече и на одговорното лице во правното лице.

ДЕЛ III

ПЛАНИРАЊЕ НА ОБЕЗБЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

1. Поим за планирање и план

Основната намера на планирањето е да развие тек на акции за остварување на неговите цели. Со планирањето не се врши само пасивно приспособување на настаните, односно како ќе се случат, туку активно се влијае врз нив.

Во најширока смисла на зборот, под планирање⁴⁷ се подразбира мисловна активност насочена кон предвидување, односно согледување на идните настани со цел тие свесно да бидат регулирани. Планирањето претставува начин како да се држат очите отворени, како да се унапреди состојбата, да се донесат подобри одлуки, да се изберат најдобрите алтернативи и да се создаде реален пристап кон остварувањето на задачите во иднина. Планирањето е мошне значајна активност за согледување и прилагодување кон идните настани и промените што ќе настанат и затоа не смее да се запостави и минимизира. Со него се определува начинот на кој ќе се реагира на опкружувањето при остварувањето на целите, изворите и средствата кои ќе се користат, политиката која ќе се спроведува за да се остварат целите, стратегијата што ќе се користи и тактиките кои ќе се спроведуваат.

Планирањето во извршувањето на безбедносните работи⁴⁸ е многу важно, бидејќи тоа суштински го определува успехот за постигнување на секоја конкретна активност. Одредена задача може да се изврши на неколку начини, но неопходно е да се најде најоптималниот. Услов за тоа е правилно предвидување, носење соодветни одлуки и изработка на план.

Планот ги содржи акциите што треба да се преземаат за да се остварат целите и точно да се определи временската димензија на динамиката на акциите. Со планот се прецизира одговорноста за преземањето на акции, кој треба да ги преземе и кога, каде ќе се преземе акцијата и евентуално како ќе се преземе акцијата.

Во планот се објаснуваат активностите што ќе се преземаат, зошто тие активности ќе бидат преземени и се утврдуваат приоритетите, со оглед на лимитираноста на факторите кои го условуваат остварувањето на задачите. Планот претставува инструмент на процесот на управувањето, односно инструмент за поставување на задачи за работа во наредниот период, за одредување на правците и темпото на активности и организирањето на работата.⁴⁹

Планот за работните задачи, вклучува⁵⁰:

- структура и диференцијација на работните задачи;
- дејности за усовршување на системот со работни задачи.

Без добро конципиран план со утврдени цели, задачи, обврски, средства, сили, простор, рокови и сл., одлуките за реализација на транспортот и преносот на пари би биле „случајни“ и ранливи, а со тоа неизвесноста за негово успешно спроведување би била далеку поголема.

Процесот на планирање не се сведува само на фазата на изработка на планот, туку како мисловно-креативен процес всушност претставува конструирање на некоја акција во мислите пред да се пристапи кон нејзина реализација, потоа прецизно донесување одлуки: кој, што, кога, како и со кои методи и постапки во одредената задача да ги постапи.⁵¹

2. План и наредба за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки

Бидејќи невозможно е да се организира, екипира, раководи и контролира некој процес, без претходно да биде изработен план за тоа што ќе се прави, кога, како и кој ќе го прави тоа, при процесот на обезбедување на транспортот на пари истиот е неопходен и особено значаен. Планот за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки се изработува од страна на субјектот кој го реализира овој процес во конкретниот случај. Со оглед на тоа дека овој Прирачник е првенствено наменет за работниците за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, во продолжение ќе биде појаснет планот за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки кој се изготвува од страна на одговорните лица во агенциите за приватно обезбедување.

При изготвување на планот за обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки треба да се обрне внимание на следните фактори⁵²:

- експонираноста на објектите и предвидливоста на активностите;
- конфигурација на трасата;
- должина на маршрутата и времето на совладување на истата;
- вредноста и големината на транспортот;
- мерките на обезбедување и степенот на заштита на возилото.

Пред отпочнување на транспортот, правното лице презема превентивни безбедносни мерки, спроведува систем на техничка заштита, а одговорното лице во правното лице изработува оперативен план за спроведување на транспортот и наредба за спроведување на транспортот.⁵³

Оперативниот план (види Прилог – Образец 1) содржи:

- име и презиме на работникот за обезбедување одговорен за спроведување на оперативниот план, на овластениот работник за обезбедување задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки и на останатите работници за обезбедување на транспортот;
- марка и број на регистарски табlici на посебно опременото возило;
- доколку транспортот се врши и со други возила, марка и број на регистарски табlici на другите возила;
- почетна и крајна дестинација на транспортот, односно местото на отпочнување и завршување на транспортот;
- траса и резервна траса на движење по која ќе се одвива транспортот;
- начин на комуникација (шифрарник) со Центарот за обезбедување и надзор;
- вид на вооружување и друга опрема кои ќе се користат при транспортот (марка, модел и сериски број на огненото оружје, калибар на муницијата, вид и број на радио врски, броеви на мобилни телефони и другата опрема);
- потребни мерки и начин на постапување на работниците за обезбедување во исклучителни случаи при вршење на транспортот (грабеж, сообраќајна незгода, напад на возило, расипување на возило, контрола од страна на полиција и др.), и
- рубрика „Забелешка“.

Следен чекор кој е дел од планот за обезбедување на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки е определување на мерките за обезбедување кои е потребно да бидат опфатени и преземени на местата и локациите каде што се врши транспортот и тоа:

- во должината на трасата и нејзината длабина;
- во непосредна придружба на транспортот;
- физичко обезбедување на местата на утовар и истовар;
- превентивни мерки за поголема заштита и безбедност за време на реализација на транспортот.

При планирањето на маршрутата треба да се избегнуваат сите критични точки. Во претходна контрола (извидување на рута) треба да се утврдат деловите од патот каде се изведуваат градежни, комунални работи, оштетувања од насилни или природни фактори, и други места каде постојат услови за лесно блокирање на движењето на транспортот.

Доколку постојат услови и соработка со локалната полиција најдобро решение во градски услови е да се организира движење во контролиран (регулиран) сообраќај и на тој начин да се одбегнат непотребните – ризични запирања на транспортот.⁵⁴

По исклучок, кога за вршење на одреден транспорт истовремено се укажува и полициска асистенција согласно Законот за полиција, правното лице не изработува оперативен план.

Наредбата за транспорт (види Прилог – Образец 2) содржи:

- име и презиме на одговорниот работник, на овластениот работник за обезбедување задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки и на останатите работници за обезбедување на транспортот;
- марка и број на регистарски табlici на посебно опременото возило;
- доколку транспортот се врши и со други возила, марка и број на регистарски табlici на другите возила;
- почетна и крајна дестинација на транспортот, односно местото на отпочнување и завршување на транспортот;
- траса и резервна траса на движење по која ќе се одвива транспортот, и
- вид на вооружување и друга опрема кои ќе се користат при транспортот (марка, модел и сериски број на огненото оружје, калибар на муницијата, вид и број на радио врски, броеви на мобилни телефони и другата опрема).

Работниците за обезбедување се запознаваат со содржината на оперативниот план и наредбата за транспорт од страна на одговорниот работник пред отпочнување на транспортот, при што секој работник за обезбедување се потпишува на наредбата.

Оперативните планови и наредбите за транспорт се чуваат во деловните простории на правното лице најмалку една година по завршувањето на транспортот.

Одговорниот работник врши преглед и проверка на посебно опременото возило и на другите возила со кои ќе се врши транспортот, а работниците за обезбедување се грижат возилата да бидат обезбедени со гориво.

Пред отпочнување на преносот, пак, правното лице презема превентивни безбедносни мерки, спроведува систем на техничка заштита, а одговорното лице во правното лице изработува наредба за спроведување на преносот.⁵⁵

Наредбата за пренос (види Прилог – Образец 3) содржи:

- име и презиме на одговорниот работник за спроведување на наредбата за пренос, на овластениот работник за обезбедување задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки и на останатите работници за обезбедување на преносот;
- доколку преносот се врши со возило: марка и број на регистарски табlici на возилото; траса и резервна траса на движење по која ќе се одвива преносот и почетна и крајна дестинација на преносот, односно местото на отпочнување и завршување на преносот;
- доколку преносот се врши со работници за обезбедување без користење на возило, примопредајните дестинации на преносот, и
- вид на вооружување и друга опрема кои ќе се користат при преносот (марка, модел и сериски број на огненото оружје; калибар на муницијата; вид и број на радио врски; броеви на мобилни телефони и другата опрема).

Наредбите за пренос се чуваат во деловните простории на правното лице најмалку една година по завршувањето на преносот.

Вкупната тежина на парите, односно на поединечната вредносна пратка што ги пренесуваат работниците за обезбедување изнесува најмногу 20 килограми.

3. Безбедносна проценка при обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки

Безбедносната проценка претставува основен составен елемент, па дури и прв чекор во планирањето на безбедносните и превентивните мерки, активности и постапки. Со непосредната примена на овој метод се прибираат сознанија, показатели и индикатори за настани, појави и процеси кои укажуваат или потврдуваат постоење на ризици за можни загрозувања, закани од загрозувања или загрозувања кои веќе постојат. Со безбедносната проценка се дава целосна идентификација, приказ, опис и анализа на факторите, причините, условите и поводите, одговорни за настанување на инциденти при реализирањето на транспортот на пари, како и организираноста и функционалноста на субјектите надлежни за остварување на безбедносната функција. На тој начин, се утврдуваат грешките, пропустите, недостатоците и проблемите кои се појавуваат во различните фази на овој процес. Структурата и методологијата на безбедносната проценка, од генерален аспект, ја сочинуваат следните елементи:⁵⁶

- Општ концепт на безбедносна проценка,
- Анализа на состојбата за релевантната безбедносна појава,
- Утврдување состојбата на безбедност,

- Донесување заклучоци со оценка на безбедносната состојба,
- Прогноза за движењето на состојбата на безбедност,
- Донесување безбедносни задачи.

Безбедносната проценка кај транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки се прави за секое поединечно обезбедување и таа треба да одговори на следните прашања:

1. Каква е природата на конкретните ризици, закани, опасности, загрозувања и ранливости и како би можело тие да се управуваат во проценетиот временски период?

2. Кои се субјектите-носители на безбедносното загрозување, кои се нивни сојузници, а кои нивни противници?

3. Какви се капацитетите (човечки, технички, временски, просторни и сл.) за спротивставување на загрозувањето?

Постојат многубројни фактори⁵⁷ кои влијаат врз безбедно транспортирање и пренесување на парите и другите вредносни пратки. Освен конфигурацијата на теренот низ кој минува маршрутата (крстосници, мостови, тунели, подвозници – кои претставуваат критични точки) од големо значење е и растојанието или должината на маршрутата поради времето кое е потребно за да се совлада истата, затоа што колку подолго транспортот се наоѓа на линијата меѓу двете точки, толку повеќе е изложен на опасност.

Пред започнувањето на секој транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, одговорните лица во агенцијата за приватно обезбедување, кои ја преземаат обврската дека обезбедувањето може да се реализира, мора да направат безбедносна проценка преку согледување на целокупната безбедносна состојба во државата, а посебно на подрачјето каде што ќе се спроведува транспортот и да дадат оценка дали истиот може да се реализира. Исто така и одговорниот на обезбедувањето пред започнување на реализацијата на транспортот, согледувајќи некои новонастанати моменти во периодот од давањето на наредбата до нејзината реализација, треба да процени, дали воопшто обезбедувањето може да се реализира и дали воопшто истото ќе започне. Доколку одговорните лица оценат дека транспортот не може воопшто да се реализира или истиот може да се реализира после извесен (пократок или подолг) период, за тоа го известуваат корисникот на услугата, без да бидат обврзани и да му ги соопштат причините (поради нивниот безбедносен аспект).

За да се спроведе квалитетна безбедносна проценка потребно е да се утврдат опасностите преку преглед на трасата на движење, изгледот на објектите и околината во која се врши транспортот. Прегледот се врши визуелно, со физички и видео запис, преку задолжително составување на скица на објектите и трасата на движење. При изработката на скицата може да се користат печатени или електронски работни мапи –

карти на градот и поширокото подрачје, на кои се исцртани објектите и улиците по кои се одвива трасата. Меѓутоа, одговорните лица за изработка на безбедносната проценка не смеат во целост да им веруваат на картите, особено на оние за населените места, затоа што поради градежната експанзија голема е веројатноста некои од новоизградените објекти да не бидат прикажани на нив. Па така, неопходен е и непосреден визуелен преглед на теренот по кој ќе се одвива трасата. Прегледот на објектите треба да се врши од почетната до крајната точка на транспортот, а потоа и обратно. По правило, би требало неколкупати да се изврши преглед на објектите и теренот, а најдоцна пред непосредното започнување на транспортот. Првиот и најсоодветен преглед се врши ноќе кога е најмала фреквенцијата на движење на луѓе и сообраќај и кога без брзање на работната карта може да се соберат и евидентираат најзначајните елементи кои се од значење за безбедносната проценка. Вториот преглед на теренот се врши во време кога ќе се обезбедува транспортот на пари и кога се врши т.н. „генерална проба“, приближна на вистинската ситуација (ист ден, час, време од денот, временски услови и сл.).

4. Превентивни мерки пред обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки

Пред започнување на секое обезбедување при транспорт на пари и други вредности треба да се преземат одредени превентивни мерки, заради поголема заштита и безбедност при реализацијата на транспортот.

Кога возилото наменето за транспорт ја напушта почетната точка, излезот од објектот, времето и маршрутата што ќе бидат користени не смеат да бидат познати и предвидливи дури и за вработените во агенцијата и организацијата. Превентивни мерки⁵⁸ можат да бидат:

- времето и правецот на движење на транспортот на работниците кои го реализираат им се соопштуваат на самиот почеток на обезбедувањето;
- целосниот план за обезбедување му е познат само на одговорниот за спроведување на планот, а во изработката учествуваат минимален потребен број на работници за обезбедување;
- одговорниот за непосредно спроведување на обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки се запознава со планот пред започнување на обезбедувањето;
- најавата за транспорт од страна на корисникот на услугата е најмалку 36 часа пред започнувањето и со неа се запознати само минимален потребен број на работници за обезбедување;

- работниците за обезбедување кои се задолжени за спроведување на обезбедувањето се запознаваат само со оние минимум информации, кои се потребни да го извршат својот дел од задачата;
- подготовките за транспортот треба да бидат конспиративни и дискретни (чистењето и полнењето со гориво на специјалното возило за транспорт може да биде индиција за некого);
- превентивно (претходно) возење и контрола на рутата која треба да се помине со транспортот за да се утврдат местата каде што би можело да дојде до лесно запирање на транспортот;
- предвидување на брзината на движење (50-70 километри/час во град и 80-120 километри/час на отворен пат);
- предвидување на времето (во нормални услови) за кое би требало да се помине одредена рута од транспортот;
- пуштање на лажен (празен) транспорт и сл.

За спроведување на работите на обезбедување може да се определат мерки кои се преземаат самостојно или во содејство, меѓусебна соработка и учество на други државни органи, кои, меѓудругите се состојат од⁵⁹:

- оперативни мерки со кои се доаѓа до безбедносно интересни податоци насочени кон загрозување на предметите кои се обезбедуваат;
- превентивни мерки со кои се спречува пристап или непосреден контакт на лица кои можат да ја загорзат сигурноста на предметите кои се обезбедуваат;
- мерки за сообраќајно и ескортно обезбедување кои се преземаат заради заштита на отворен простор од појдовната точка до крајната дестинација.

5. Безбедносни мерки во сообраќајот

Возачот на возилото за транспорт на пари ја има најголемата обврска и одговорност во однос на безбедното движење во сообраќајот. Тој е должен да ги почитува сообраќајните правила и прописи, без да ја загрозува безбедноста на другите учесници во сообраќајот. За возач на возилото за транспорт на пари се определува едно лице од работниците за обезбедување кое има најдолго возачко искуство, вештини на безбедно возење и маневрирање, способност за набљудување на целокупната ситуација за време на транспортот и слично.

Безбедносните мерки во сообраќајот ги опфаќаат сите активности кои се преземаат за време на движењето на транспортот во сообраќајот. Еден од битните фактори за безбедноста на транспортот е и брзината на движење која првично треба да се прилагоди на условите на патот.

Брзината на движење при самиот транспорт може да биде определена со планот за обезбедување и препорачливо е таа да изнесува 50-70 километри/час во населено место и 80-120 километри/час на отворен пат согласно самите услови кои постојат (квалитет на патот, временски услови и сл.), која претставува одлична брзина за безбеден транспорт на товарот.⁶⁰

Возачот на возилото за транспорт на пари постојано треба да внимава на другите учесници во сообраќајот и да биде во можност да забележи нивни сомнителни однесувања, како на пример: следење од некое возило, намерно прекршување на правилата и прописите во сообраќајот од страна на другите учесници, променливи движења на другите учесници пред возилото итн. Зголемено внимание на возачот е потребно на раскрсниците, при чекање на црвено светло, при свртувања, исклучувања и вклучувања на други патишта, на местата на патот каде има градежни активности, на мостовите, во тунелите итн.

Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, имајќи ги предвид спецификите што се однесуваат на возилата со право на првенство на минување, ја проширува листата на законски пропишаните возила кои припаѓаат на оваа категорија. Па така, предвидена е обврска⁶¹ на посебно опремено возило за транспорт на пари и други вредносни пратки задолжително да се вгради најмалку едно ротационо светло што дава светлина во жолта боја. Оваа одредба е во релација со одредбите на членот 35 од Законот за приватно обезбедување, кои се однесуваат на задолжителна опрема која треба да ја има посебно опременото возило кое врши транспорт на пари и други вредносни пратки. Со ова системско законско решение се уредува вградувањето и употребата на „жолтото ротационо светло“ на посебното опремено возило кое врши транспорт на пари и други вредносни пратки, кое не е предмет на уредување на Законот за приватно обезбедување. На тој начин се овозможува заштита на животот, телото и здравјето на работниците за приватно обезбедување, сигурноста на пратката која се пренесува, зајакнување на безбедносните мерки кои се преземаат при обезбедувањето на транспортот, како и нивно безбедно учество во сообраќајот на патиштата. Возачот на возилото за транспорт на пари при употребата на ротационото светло е должен да ги почитува сообраќајните правила и прописи и да не ја загрозува безбедноста на останатите учесници во сообраќајот. Возачот кој ќе најде на вакво возило е должен да вози со посебно внимание и по потреба да го запре возилото.

Доколку дојде до ситуации со помал ризик (дефект, проблем со гума или сл.) возачот треба да го запре возилото на безбедно место, на правилен и прописен начин, без да го попречува или загрозува безбедното движење на останатите учесници во сообраќајот, а работниците за

приватно обезбедување треба да го обезбедуваат возилото и заедно со возачот да преземат мерки за надминување на проблемот. Во ситуации кога на патот се случила сообраќајна несреќа или доколку возилото за транспорт на пари учествува во сообраќајна несреќа, важно правило е да се напушти местото на настанот што е можно побрзо откако ќе се завршат задолжителните процедури, затоа што нив напаѓачите често намерно може да ги предизвикаат.

ДЕЛ IV

НАЧИНИ НА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ НА ПАРИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Формирање на тимови за обезбедување на транспорт на пари

Тимот е збир на одреден број луѓе поврзани меѓусебно во заедничка работна активност или група составена од мал број членови кои поседуваат комплементарни вештини ангажирани за слични потреби и цели и кои знаат дека се надополнуваат едни со други.⁶²

Тимот за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки е составен од одговорен (тим-лидер) и останати работници за обезбедување на транспортот на пари, кои зависно од начинот на транспорт можат да бидат возачи и придружници. Составот на тимот треба да биде од работници кои меѓусебно активно ќе соработуваат и истите да немаат меѓусебни недоразбирања.

Човечкиот фактор е најзначајната алка во реализацијата на кое било обезбедување. Пожелни карактеристики на секој поединец во формацијата за обезбедување се будност, добро расудување, тактичност, самоконтрола и самодоверба, лојалност кон работата и целосна посветеност за време на извршувањето на задачите.

Работниците за обезбедување кои се членови на тимовите за транспорт на пари се селектираат од постојниот безбедносен персонал на агенцијата за приватно обезбедување, но пожелно е да исполнуваат и повеќе дополнителни услови за успешно реализирање на секоја задача. Како дополнителни услови можат да бидат добра физичка подготвеност, високо ниво на ракување и употреба на огнено оружје, професионалност и одговорност во извршувањето на поставените задачи, познавање на одредени техники на онеспособување и врзување на невооружен противник, способност за непосредно предупредување и наредување, познавање и ракување со хемиски, експлозивни и пиротехнички средства, добри тимски работници и слично.

2. Начин на комуникација

Комуникацијата при транспортот се состои од комуницирање на одговорниот за непосредно извршување на транспортот со работникот во центарот за обезбедување и надзор во агенцијата за приватно обезбедување или со одговорниот за спроведување на планот за обезбедување преку стандардните средства за комуникација (радио врски или мобилен телефон). Постојана меѓусебна комуникација е потребна и помеѓу ра-

ботниците кои го спроведуваат транспортот во сите возила (доколку се вклучени две или повеќе возила) на истиот начин.

Комуникацијата при движење пеш или при предавање или преземање на пратката може да биде и со стандардните мануелни знаци за комуницирање или пак со претходно договорени мануелни знаци за меѓусебна комуникација, но за да се комуницира на ваков начин работниците мора претходно добро да се познаваат и да се увежбани во тимот кој го врши обезбедувањето.

При комуницирањето со мобилен телефон пожелно е претходно да се договори т.н. сигурна линија, односно линија која ќе може да се искористи во секој момент или во одредена ситуација од поголем или помал ризик. Тука се мисли линијата да биде слободна во секој момент, а бројот да биде прв за повикување кај неколку работници кои го вршат обезбедувањето.

Комуникацијата може да биде и шифрирана, со тоа што шифрите или кодовите за некои важни елементи во текот на транспортот се договорени претходно и се наведени во оперативниот план, со кој се запознати сите работници кои учествуваат во транспортот. Шифрираните разговори служат за непрекинатата врска на учесниците во транспортот со работникот во центарот за обезбедување и надзор или одговорниот за спроведување на планот. Во одредени случаи одговорниот за спроведување на планот може да нареди да се започне користење на резервните шифри – доколку постојат и кои претходно биле договорени. Со шифрите се означуваат времето, деновите, месеците, годините, населените места, ситуациите, работниците за приватно обезбедување, клиентите итн.

Одговорниот комуницира со работникот во центарот за обезбедување и надзор или одговорниот за спроведување на планот при започнувањето на транспортот и по пристигнувањето на местото на предавање на пратката, или ако се работи за повеќе места на кои треба да се однесе дел од пратката, тогаш комуникацијата се одвива при секое пристигнување и повторно поаѓање.

Работникот во центарот за обезбедување и надзор или одговорниот за спроведување на планот може да го побараат одговорниот за непосредно спроведување на обезбедувањето, ако согласно превентивните мерки и правилата кои претходно биле поставени, во одреден временски рок (+ 5-10 минути) нема јавување.

3. Карактеристики на членовите на тимот за обезбедување на транспорт на пари

3.1. Карактеристики на одговорниот (тим-лидерот) за обезбедување на транспорт на пари

Одговорниот работник (тим-лидерот) на транспортот на пари покрај општите услови за вршење на дејноста приватно обезбедување, треба да поседува и посебни вештини и способности, поради специфичноста на работата која ја извршува. Приоритет во изборот на одговорен работник за обезбедување на транспортот на пари се дава на работниците кои имаат повеќегодишно работно искуство во оваа област и кои посетувале дополнителни обуки и семинари. Првенствено, одговорниот работник треба да ги почитува пропишаните правила и норми во постапувањето при целокупниот процес на транспортот на пари. Исто така, како и возачот, одговорниот треба да биде професионалец, трудољубив, стабилен, прилагодлив, снаодлив, доверлив, точен и да поседува одлични комуникациски вештини, кои се потребни за планирањето и спроведувањето на транспортот со останатите членови на тимот, како и работниците во центарот за обезбедување и надзор и менаџерите на агенцијата за приватно обезбедување.

Нестручното и површно постапување на одговорниот работник за време на извршувањето на неговите работни задачи и обврски ќе придонесе за неуспех на тимот и процесот на обезбедување на транспортот на пари.

3.2. Карактеристики на возачот на транспортот на пари

Основен услов за некој работник за приватно обезбедување да биде одреден за возач на возило за транспорт на пари и други вредносни пратки е да поседува возачка дозвола од Ц категорија. Според постојните нормативни акти, не се предвидени други посебни услови кои треба да ги исполнува работникот. Меѓутоа, лицето кое ќе биде ангажирано за возач, не треба да има само возачка дозвола туку потребни се одредени лични карактеристики кои тој треба да ги поседува, а кои менаџерите на агенциите за приватно обезбедување треба да ги имаат во предвид, пред да го постават за возач на возилото за транспорт на пари. Таквите карактеристики недвосмислено укажуваат на одредени специфичности кои се засновани на искусствените сознанија поврзани со практичното постапување при обезбедувањето на транспортот на пари и други вредносни пратки.

За возач би требало да се одреди лице кое има работно искуство во областа на приватната безбедност, конкретно во дејноста обезбедување на транспорт на пари и други вредносни пратки и одлично возачко искуство со возачката категорија која ја поседува. Возачката книшка на возачот треба да биде чиста, без евидентирани потешки сообраќајни прекршоци во текот на неговата возачка кариера, а особено да не бил санкциониран за управување на возило под дејство на алкохол или други забранети супстанции. Возачот треба да биде професионална, зрела, доверлива, точна и одговорна личност, затоа што од него се бара да работи во тајна и чувствителна средина. За таа цел, треба да поседува одлични комуникациски вештини, односно да биде способен да комуницира самоуверено, тајно и ефикасно при планирањето и спроведувањето на транспортот со одговорните лица и менаџерите на агенцијата за приватно обезбедување. Возачот треба да демонстрира способност да ги планира и приоритизира сопствените работни задачи и должности. Треба да поседува одлични интерперсонални вештини за да може да работи во тим и да формира позитивно партнерство со колегите и клиентите. Со оглед на работните обврски, тој треба да биде флексибилен, што значи да биде во можност да функционира во продолжено работно време, кога приликите тоа го наложуваат. Во нормални услови, неговото работно време треба да биде до 40 работни часови неделно.

Возачот на возилото за транспорт на пари има и дополнителни должности во однос на останатите работници за приватно обезбедување кои се распределени да го реализираат транспортот. Првенствено, пред започнување на транспортот, негова задача е да го провери возилото со цел да се осигура дека тоа е во возна состојба и дека сите негови главни и помошни системи и уреди функционираат одлично. Во текот на целото време на реализација на транспортот, возачот треба да управува со возилото безбедно и одговорно, со почитување на сообраќајните правила и прописи и со брзина која е соодветна на условите на патот. Постојано треба да биде внимателен во однос на потенцијални закани и опасности, а доколку дојде до појава на несакани настани или инциденти, секогаш треба да презема мерки со кои ќе се минимизираат ризиците врз возилото, екипажот и пратката. Во случаите кога возилото треба да се паркира, возачот треба да го направи тоа на безбеден и правилен начин, без попречување на движењето на останатите учесници во сообраќајот.

Доколку во текот на транспортот, по должината на трасата се соочил со одредени опасности или забележал извесни сомнителни активности, возачот е должен да ги пренесе на одговорниот во агенцијата за приватно обезбедување, со цел да се земат во предвид при составувањето на планот за реализација на идните транспорти на пари и да се разрешат на професионален начин.

3.3. Карактеристики на останатите членови (придружниците) на тимот за обезбедување на транспорт на пари

Останатите работници за обезбедување на транспорт на пари кои се определени како придружници во тимот за обезбедување на транспортот на пари треба да поседуваат способност за тимска работа, соработка и синергија, извршување на наредби и задачи, флексибилност во работењето, како и истовремено следење на работата на нивните колеги. Придружниците треба да ги знаат јасно нивните конкретни задачи во целокупниот процес на обезбедувањето, да имаат меѓусебна јасна и отворена комуникација (која често пати може да биде шифрирана), а меѓу нив да владее клима на доверба, соработка и одговорност при решавањето на ситуации со зголемен степен на ризик или при инцидентни состојби.

4. Начини на обезбедување на транспорт и пренос на пари од страна на агенциите за приватно обезбедување

Начините на обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки од страна на агенциите за приватно обезбедување е опишан во Правилникот за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки⁶³, како и во интерните прописи (упатства) на агенциите за приватно обезбедување.

Одговорниот работник и работниците за обезбедување пристигнуваат на почетната дестинација наведена од корисникот најдоцна 30 минути пред отпочнување на транспортот.

Пред да се отпочне со пренесување на парите и другите вредносни пратки од објектот на корисникот до посебно опременото возило и обратно, се врши увид на непосредната околина и просторот околу објектот.

При застанување кај објекти, посебно опременото возило зазема положба што овозможува заштита на работникот за обезбедување кој излегува од возилото, односно положба што овозможува брзо тргнување на возилото од местото без дополнителни маневри.

Положбата на посебно опременото возило овозможува добра прегледност на возачот во правец на работниците за обезбедување, како и на непосредната околина на објектот каде се врши прием или предавање на пари и други вредносни пратки.

За отпочнувањето, трасата на движење и за завршувањето на транспортот, центарот за обезбедување и надзор во агенцијата за приватно обезбедување навремено се известува од страна на одговорниот работник.

Од обезбедуваниот простор работникот или работниците за обезбедување излегуваат први, а зад нив лицето што ја носи пратката. Работникот/иците за обезбедување се движат позади лицето кое ја носи пратката на растојание не поголемо од 1,5 метри и тоа од неговата десна страна. Лицето што ја носи пратката или ташната се движи од внатрешната страна на тротоарот (покрај излозите или тревната површина), вредносната ташна ја носи во левата рака и настојува меѓу излозите, зградите и другите објекти со кои се граничи внатрешната ивица на тротоарот по која тој се движи да не се разминува со други лица, односно тие да поминуваат од неговата надворешна страна. Во случај на напад се активираат сите механизми на заштита и овластувањата со кои располагаат работниците за обезбедување, а одговорот треба да биде во сразмерност со нивото на загрозување и вредноста на пратката.⁶⁴

Доколку транспортот се врши со повеќе возила, истите се движат во непрекината колона, согласно условите и состојбата на патот, притоа одржувајќи меѓусебно безбедно растојание со почитување на сообраќајните правила и прописи.

За цело време на одвивање на транспортот, моторите на возилата се во работна состојба и не се гасат, а вратите на возилата се одвнатре заклучени.

Запирање и паркирање на возилата се врши само во исклучителни случаи, дефинирани во оперативниот план.

Возилата не запираат заради одмор.

Доколку, во исклучителни случаи, возилата запрат или се паркираат, одговорниот работник презема потребни мерки за безбедно запирање и паркирање на возилата и за нивно физичко обезбедување.

Во вакви случаи, возилата може да го променат правецот на движење, а за нивно запирање и паркирање се избира безбедно место, во зависност од околностите на случајот.

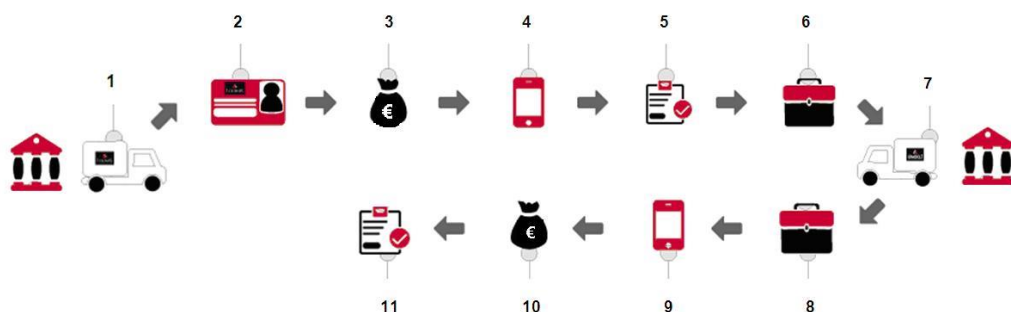
За запирањето и паркирањето и за продолжувањето на движењето на возилата, односно за секоја конкретна ситуација која е од значење за безбедноста на транспортот, центарот за обезбедување и надзор веднаш се известува од страна на одговорниот работник, а операторот во центарот активира снимање на комуникацијата.

Доколку операторот во центарот прими дојавен сигнал за настанување на исклучителна ситуација при вршење на транспортот, истиот веднаш воспоставува комуникација со одговорниот работник, активира снимање на комуникацијата и презема мерки за спречување, односно намалување или отстранување на евентуалните последици при транспортот, согласно оперативниот план.

Доколку возилото е запрено заради сообраќајна контрола, возачот е должен да го запре возилото и да му ги достави на увид бараните

документи на полицискиот службеник. Во вакви случаи, работниците за обезбедување на транспортот на пари, треба да ја набљудуваат ситуацијата и да бидат внимателни за целото време додека возилото е запрено. Притоа, тие треба да го известат центарот за обезбедување и надзор во агенцијата за приватно обезбедување, за принудното запирање од страна на Полицијата. Полицискиот службеник може да изврши и легитимирање на останатите членови на обезбедувањето, како и преглед на возилото. Ваквите ситуации може да имаат зголемен степен на ризик, затоа што криминалците може да го искористат секој момент на запирање.

Во овој дел ќе биде елабориран начинот на обезбедување на транспортот на пари преку взаемно поврзаните чекори во рамките на транспортниот циклус.



Дијаграм 1. Чекори при реализација на транспортниот циклус⁶⁵

Дијаграмот го прикажува транспортниот циклус со трите негови главни фази: собирање, пренесување и испорака на парите. Во секоја од фазите постојат неколку чекори. Во целокупниот процес се идентификуваат вкупно единаесет чекори.

- Првиот чекор се состои со пристигнување на возилото за транспорт во точно договореното време, на местото од каде треба да се подигнат парите.
- Вториот чекор е легитимирање на лицата кои го вршат транспортот. Тие ја покажуваат својата легитимација на вработените лица во компанијата заради нивна идентификација.
- Третиот чекор е пакување на парите во посебни торби во зависност од видот на банкнотите. Торбите се означуваат со посебни кодови и други специфични ознаки кои ги бараат клиентите. Овој чекор се препорачува да се одвива во посебни простории во рамките на објектот од кој се зема пратката (доколку ги има).
- Четвртиот чекор е скенирање на кодовите со што се врши нивно внесување во електронскиот систем на агенцијата за транспорт на пари.

- Петтиот чекор е издавање на потврда на клиентот за примопредавање на парите во која е наведена сумата на предадените и примените пари.
- Шестиот чекор е сместување на торбите со пари во посебни безбедносни куфери.
- Седмиот чекор е сместување на куферите во возилото за транспорт на пари и нивно превезување до објектот утврден како крајна дестинација на пратката.
- Осмиот чекор започнува после стигнувањето на возилото за транспорт на пари пред или во објектот во кој треба да се остави пратката. Притоа, лицата за обезбедување ги земаат безбедносните куфери од возилото и ги внесуваат во посебна просторија наменета за испорака на парите.
- Деветтиот чекор се однесува на повторно скенирање на кодовите на торбите со што се врши евидентирање во агенцијата за обезбедување заради нивно предавање.
- Десеттиот чекор се состои во примопредавање на торбите со пари на овластените лица од компанијата.
- Единаесеттиот чекор е издавање на потврда на клиентот за примопредавање на парите во која е наведена сумата на предадените и примените пари.

Меѓутоа, секој клиент си има различни потреби и специфичности, во зависност од дејноста која ја врши, како на пример, постојани или променливи временски интервали за подигнување и испорака, фиксни или променливи суми на парите и другите вредносни пратки, единствен или променлив број на реализации на подигнувања на парите, зголемување или намалување на тој број итн. Затоа, понекогаш се јавува потреба некои од фазите во овој циклус да се модифицираат. Одговорните лица за обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки треба да ги анализираат таквите барања на клиентите и да состават план за негова безбедна реализација, а понатаму и ефикасно да го спроведат. Во зависност од просторните услови на агенцијата која го врши транспортот на пари, доколку во нејзиниот објект поседува соодветен сеф, кој е специјално заштитен и обезбеден, тогаш тука би можеле да се носат парите или другите вредносни пратки од помалите субјекти на привремено чување, а откако ќе се собере доволна количина, да се пренесат во банките или другите финансиски институции. На тој начин би се постигнала оптимизација на протокот на пари, би се намалиле трошоците за превоз на агенцијата, но и ризиците кои го следат секој чекор во рамките на процесот на реализација на транспортот.

По завршување на транспортот, одговорниот работник изготвува писмен извештај (види Прилог – Образец 4), во кој ги наведува:

- времето на отпочнување и завршување на транспортот;
- името и презимето и вкупниот број на ангажирани работници за обезбедување;
- бројот на остварени работни часови при транспортот;
- трасата на движење;
- вкупно остварените километри со возилата, и
- проблемите кои се појавиле при транспортот и преземените мерки за нивно надминување.

Ваквиот извештај одговорниот работник го доставува до одговорното лице во правното лице.

И по завршување на преносот, одговорниот работник за спроведување на наредбата за пренос, исто така, изготвува писмен извештај (види Прилог – Образец 5), во кој ги наведува:

- времето на отпочнување и завршување на преносот;
- името и презимето и вкупниот број на ангажирани работници за обезбедување;
- бројот на остварени работни часови при преносот;
- доколку преносот се врши со возило, трасата на движење и вкупно остварените километри со возилото;
- доколку преносот се врши со работници за обезбедување без користење на возило, примо-предајните дестинации на преносот, и
- проблемите кои се појавиле при преносот и преземените мерки за нивно надминување.

Ваквиот извештај одговорниот работник за спроведување на наредбата за пренос го доставува до одговорното лице во правното лице.

За разлика од агенциите за приватно обезбедување, согласно условите и потребите, Полицијата во Република Македонија најчесто го практикува обезбедувањето со моторни возила (ескортно) и комбинираниот метод: пеш и со моторно возило.

Ескортното обезбедување се применува при движење по определена траса и има задача да го заштити и обезбеди транспортот на пари долж целата маршрута од моментот на излегувањето, односно од појдовната точка до неговата крајна дестинација.

Ескортното обезбедување се спроведува со едно, две или повеќе возила со можни комбинации од типови возила кои ќе го затвораат прстенот околу главното возило (автомобили, ципови, комбиња, моторцикли и сл.) во зависност од безбедносната процена и од видот на транспортот.⁶⁶

5. Безбедносни постапки за транспортирање на пари

Повеќе од половината од сите грабежи се случуваат на улици, па-тишта, тротоари и паркинзи. Очигледно, секое лице кое пренесувало пари е потенцијална жртва на грабеж и напад, па дури и убиство. Придржувањето до строго определениот начин на чување, складирање, пакување и транспортирање на парите, овозможува безбедност, како на парите, така и на лицата кои се задолжени за нивно чување. На тој начин се сведуваат на минимум или се неутрализираат целосно ризиците од напад врз припадниците на безбедносниот персонал и одземање на паричните средства. Следните методи и постапки⁶⁷ ќе го намалат ризикот од грабеж и лични повреди кога парите се транспортираат до и од финансиската установа (банка, штедилница, пошта, обложувалница и сл.), а се однесуваат на:

- примена на блиндирани возила. Ова е најбезбеден начин за транспорт на пари. Услугата не е бесплатна, се разбира, па не сите коминтенти можат да бидат економично услужени со блиндирувани возила;
- безбедносна осигуреност на компанијата. Агенциите за приватно обезбедување со клиентите склучуваат договори за транспорт на пари. Пред да се направи тоа, сопствениците и операторите треба да проверат дали агенцијата е осигурена соодветно. Препорачлива е консултација со осигурителен агент пред да се склучи договорот;
- магацински персонал. Ризикот од грабеж и лични повреди е секогаш присутен кога персоналот на финансиската установа ги транспортира парите од прометот. Во такви случаи, потребен би бил ангажман на работници за обезбедување на транспорт и пренос на пари.

Задача на работниците за обезбедување на транспортот на пари и други вредносни пратки е и обезбедувањето на објектот каде што започнува обезбедувањето, како и објектот/ите каде треба да се достави дел или целосната пратка.

За таа цел одговорниот за непосредно спроведување на транспортот треба да ги распореди работниците за обезбедување на места од каде што може да дојде веројатна закана (врати, премини, ходници и сл.), или од каде при пренесувањето на вредностите би можеле да дојдат неповикани лица и по севкупната проверка дека сите членови на тимот се

на своите места дозволува да се отвори обичното или специјалното возило и да се внесува или изнесува пратката.

5.1. Постапки за транспортирање на пари од објект

Постојат определени постапки за транспортирање на парите од објектот, кои треба да се следат за да се намали ризикот од разбојништва и последиците кои тие ги оставаат:

- парите и другите вредносни пратки да се транспортираат одделно, во посебни куфери и торби. Големи депозити на готовина по правило треба да се чуваат во две торби;
- возилото/та кои се користат за транспорт треба да бидат паркирани во близина на предната страна на финансиската установа пред товарање на парите;
- користење на две возила за транспортот: едно возило да ги пренесува парите, а друго возило да биде за придружба (доколку полициска придружба не е на располагање). Лицата во двете возила треба да бидат во контакт преку мобилни телефони и/или радио врска;
- транспортите до објектот (дестинацијата) треба да бидат по случаен избор. Тоа е заштита од запаѓање во рутина за време на транспортот;
- претходна проверка на правците на движење. Проверка дека нема слепи, тесни или еднонасочни улици на кој било од правците. Ако е неопходно да се премине железничка пруга за да се стигне до дестинацијата, треба да се знае распоредот на железничкиот сообраќај;
- користење на различна рута до и од објектот при секое транспортирање. Ако се користат три правци, може да се подредат и да се следи овој распоред: 1,2,3 - 2,3,1 - 3,2,1 - 2,1,3 - 1,3,2 - 3,1,2. Патниот распоред како овој, треба да ги збуни сите, но најмногу потенцијалните разбојници;
- секогаш кога е можно, транспортот треба да се врши за време на дневна светлина. Кога е потребно транспортот да се изврши ноќе, секогаш треба да се користат две возила. При транспортирањето ноќе се зголемува ризикот од грабеж и лични повреди. Кога ќе се пристигне во близина на дестинацијата, едното возило треба да го обиколи објектот за да се осигури дека областа е чиста, а потоа второто возило да се упати кон депозитарот. Придружбата

- треба да остане на безбедно растојание, но во позиција каде што јасно ќе може да ја набљудува целокупната состојба;
- вратите и прозорите на возилата што се користат за транспортирање на пари или за придружба мора да им бидат безбедно затворени и заклучени;
 - ако постои и најмала индикација на опасност, во случај на сомнителни однесувања, на пример, некој се движел во близина или пак има возило со патници, и двете возила треба веднаш да ја напуштат областа и да продолжат во најблиската полициска станица за да побараат придружба;
 - никогаш не се носи повеќе од осигурениот износ на пари во било кое возило;
 - ако парите треба да се депонираат во банка, потребно да се оствари претходен контакт и договор со банкарскиот менаџер за времето кога депозитот ќе биде донесен.

5.2. Постапки за транспортирање на пари до објект

Слично на постапките за транспорт на пари од објект, постојат и посебни превентивни постапки за транспорт на пари до објект, т.е. во случаите кога се истовараат паричните средства.

- почитување на препораките за варирање на времето и правците за патувања до и од објектот;
- користење на две возила кога сумата е прилично голема;
- потребно е возилата да се паркираат на тротоарот, на предната страна од објектот, при истоварањето на парите;
- сите пари испорачани во објектот, веднаш треба да се остават на безбедно и да се напушти тоа место за триесет до шеесет минути, но никогаш не помалку од триесет минути. Оваа практика ќе го намали ризикот од напад врз лицето кое доаѓа во магацинската просторија неколку минути откако парите се испорачани;
- по поминувањето на триесет до шеесет минути, двајца соработници треба да се постават за да ги избројат парите кои се донесени;
- парите секогаш треба да се бројат во една прикриена и заклучена просторија.

6. Откривање на тајно следење на транспортот

Работниците за приватно обезбедување кои го реализираат транспортот, во текот на изведувањето на целиот процес треба да проверуваат дали евентуално нивното возило е следено од страна на лица кои на одредено pogodно место би извршиле напад. Тајното следење се открива со набљудување на возилата кои се движат пред и зад возилото за транспорт на пари, како и возилата кои го претекнуваат и возилата кои без одредена причина го менуваат правецот и брзината на движење. За да се утврди интересот на другите учесници во сообраќајот за транспортот на пари и не претставува некој голем проблем. Возачот на возилото за транспорт на пари со начинот на управување и движење треба да ги испровоцира сомнителните возила да преземат некое маневрирање, кое инаку не би го презеле, понатаму да се зголеми брзината на движење, па кратко потоа да се намали, да се даде знак дека транспортот ќе застане, а потоа без застанување да продолжи и сл. За време на сите овие мерки, возачот на возилото за транспорт на пари и работниците за обезбедување треба да го набљудуваат однесувањето на сомнителните возила. Сите информации до кои дошле работниците за обезбедување при откривањето на сомнителните возила, по завршувањето на транспортот се внесуваат во извештај, кој се предава на одговорниот за составување на планот, кој по сопствена оценка може да го достави до полицијата.

ДЕЛ V

РИЗИЧНИ УСЛОВИ ПРИ ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

Поради видот и природата на добрата кои се транспортираат, приватното обезбедување постојано е изложено на сериозни безбедносни ризици и закани, а степенот на опасност која произлегува од нив е различна. Затоа, од особена важност е транспортот на пари да се одвива под услови што обезбедуваат високо ниво на заштита, како за безбедносниот персонал кој е вклучен во транспортот (работниците за обезбедување), така и за општата јавност (вработените лица во организациите од кои и во кои се врши транспортот, како и сите граѓани кои случајно ќе се затекнат на местата каде се врши и движи транспортот на парите и другите вредносни пратки).

1. Поим на ризик

Под поимот ризик се подразбира претпоставено, очекувано, прогнозирано, можно идно дејствие, појава или несторување, предизвикано од човек, технолошки процес или природна појава кое може под определени услови, причини или поводи да предизвика некаков облик на загрозување на луѓето, имотот или некое друго културно или природно добро (вредност). Ризикот треба да се сфати како состојба која му претходи на започнувањето на процесот на загрозување.⁶⁸

Концептот на ризик⁶⁹ претставува средство преку кое луѓето ги разбираат, или пак се справуваат со опасностите и несигурноста во текот на животот. Ризикот е очекување на (несакан) настан, очекување во однос на некој надворешен настан, актер или некоја структурна состојба. Преку оваа карактеристика ризикот се поврзува со реалноста, односно со општествените состојби.

Од аспект на безбедноста и здравјето при работа, ризикот е веројатност за настанување на повреди, заболувања или оштетување на здравјето на вработениот, како резултат на опасност при работа.⁷⁰

Во безбедносна смисла на зборот ризикот е всушност одредена состојба која претходи на заканите и загрозувањата.⁷¹

Ризикот претставува „иден и од таа причина неизвесен настан кој може да има штетно влијание врз рентабилното работење“ или било кој акт, пропуст односно состојба, која може сериозно да го попречи текот на активностите во правното лице, да предизвика загуби на имотот и материјалните вредности, вклучувајќи човечки загуби и тешки повреди на персоналот.

Ризикот континуирано и директно влијае врз вредностите на системот, а консеквенците од неговите дејствија во форма на загрозување, на рентабилноста и успешноста на фирмата. Ризикот може да навлезе длабоко во деловниот процес и тоа во сите негови стадиуми. Бидејќи ризикот е „настан од иднината“ – настан кој претстои или може да се случи, тој не може да се предвиди, односно со висок степен на точност однапред да се знае кога ќе настане штетата со несакани последици, ниту пак со кој интензитет и обем ќе биде таа. Најдобро што може да направи одговорното лице во фирмата е претходно да преземе соодветни мерки за да се ублажи негативниот резултат од инцидентот. Ако не се преземат овие дејствија превентивно и целата сила на инцидентот во даден момент да се фокусира на фирмата, резултатот може да биде еднаков на катастрофа.⁷²

Ризикот при процесот на обезбедувањето на транспортот на пари и други вредносни пратки, претставува опасноста од противправно одземање или уништување, на која е изложен транспортот на трасата помеѓу местото на (прием) започнување и местото на (предавање) завршување.

1.1. Проценка и нивоа на ризик

За да се идентификуваат ризиците, потребно е да се изврши безбедносна проценка пред да започне транспортот, поточно уште при составувањето на оперативниот план за спроведување на обезбедувањето на транспорт на пари и други вредносни пратки. Притоа, се врши проценка на целокупната безбедносна состојба на територијата на Република Македонија, или проценка за безбедносната состојба на подрачјето на еден регион, општина, населено место (доколку транспортот е од локален карактер). Ризикот, како иден и неизвесен настан може да се процени и да се определи степенот на опасност која произлегува од него, а врз основа на тоа и да се преземат дополнителни безбедносни мерки.

Целта на изработка и примена на проценката на ризикот⁷³ е создавање услови за донесување ефикасни и ефективни одлуки во процесот на заштитата на лица, имот и работење втемелени врз сеопфатната проценка на ризикот. Со тоа се дава придонес во заштитата и правилното обезбедување на транспортот на пари и други вредносни пратки, како и сите лица кои се вклучени или на посреден начин се во контакт со таквиот процес.

Стандардната постапка за проценка на ризик се состои од:

1. идентификување на средствата;
2. проценка на заканата;
3. проценка на слабостите;

4. поставување на приоритети во однос на ризиците;
5. утврдување и поставување на против-мерки.

Согласно завршената проценка, ризикот се степенува на три нивоа.⁷⁴

Како прв или највисок степен на ризик постои кога транспортот на пари се одвива во особено влошена и сложена безбедносна состојба, во многу лоши временски услови и други непогоди, кога вредноста на пратката е особено голема (независно дали се работи за пари или скапоцености или предмети со голема уметничка вредност).

Вториот или среден степен на ризик се определува при обезбедување на транспорт на т.н. нормални пратки со пари или други вредности, кои немаат особено голема вредност и целокупниот транспорт се одвива во услови на стабилна безбедносна состојба и во нормални временски услови.

Третиот и најнизок степен на ризик постои за сите останати случаи на обезбедување на транспорт на т.н. мали пратки на пари и други вредности.

Ваквата оценка и степенување на ризиците овозможува да се донесат одлуки за тоа со кои ризици треба да се работи, во смисла да се минимизираат или евентуално елиминираат, како и да се одредат приоритетите во нивниот третман. Третирањето на ризиците, пак, подразбира избор на една или повеќе мерки и активности од превентивен аспект за постапување со ризикот.

1.2. Начин и постапки на реагирање во ситуации со помал ризик

Начинот и постапките на работниците за обезбедување на транспортот на пари и други вредносни пратки произлегуваат од донесените закони и подзаконски акти во оваа област.

Како ситуации со помал ризик можат да се сметаат ситуации во кои нема непосредно загрозување на транспортот на пари и други вредносни пратки кои се обезбедуваат, како и на безбедносниот персонал, но во тие ситуации мора да се запре движењето и да се преземат целосни мерки на безбедност.

Тие ситуации можат да настанат заради дефект на некое од возилата или заради одредени пречки на патот настанати од виша сила (одрони, поплави и сл.) и од човечки фактор (штрајкови, протести, блокади, сообраќајни несреќи и слично).

Во вакви ситуации одговорноста ја презема работникот надлежен за непосредно извршување на обезбедувањето на транспортот. Тој самостојно или по консултации со одговорниот за спроведувањето на планот за обезбедување и работниците во центарот за обезбедување и над-

зор во агенцијата за приватно обезбедување ќе донесе одлука за тоа дали и со каква динамика ќе продолжи транспортот.

Во ситуации кога возилото за транспорт на пари (специјалното или обичното возило) на агенцијата за приватно обезбедување, учествува во сообраќајна несреќа за која е неопходно потребно преземање на увид од страна на органите за кривичен прогон, тогаш обезбедувањето продолжува сè до завршување на законски утврдената постапка. Одговорниот работник за обезбедување може да побара дополнително возило од агенцијата за приватно обезбедување со кое безбедно би се пристигнало на одредената дестинација.

2. Други видови опасни состојби

2.1. Закана

Заканата претставува можност поединец или група да изведе постапка што искористува некоја ранливост.⁷⁵ Заканата е несакан настан кој би можел да влијае врз претходно поставените цели или мисија на организацијата.⁷⁶

Терминот закана се однесува на несакан, намерен или ненамерен настан, кој може да предизвика повреда врз одреден субјект. Заканата, најчесто ја користи ранливоста на оној кон кој е насочена. Таа може да се дефинира и како секоја перцепција на несигурност (секоја форма на опасност) и како ризик (можност од потенцијална повреда).⁷⁷

Заканата се однесува на опасност за која постои висока веројатност дека ќе се случи и ќе предизвика последици. Дефинирана на овој начин, во концептот на заканата се вклучени две компоненти: степенот на веројатноста на намерата да се нанесе повреда и последиците од заканата.⁷⁸

2.2. Опасност

Опасноста е способност да се повреди; нечија моќ да наштети некому; ниво на тешкотија; изложеност на некаква штетност; можност за страдање; ризик од загуба; пречка или друга функција која предизвикува ризик или опасност; изложеност на случајот – случајноста; преземање ризик.⁷⁹

Опасноста⁸⁰ може да се сфати и како состојка на ризикот. Таа може да се категоризира како природна, техничка, антропогена (предизвикана од човечки фактор), нуклеарна, еколошка итн. Опасноста содржи потенцијал да предизвика сериозни негативни влијанија кои може да резултираат со вонредна ситуација, криза и катастрофа. При такви услови,

транспортот на пари и други вредносни пратки не би можел воопшто да се одвива или би се одвивал во отежнати околности.

Опасноста може да се измери (процени) при изработката на безбедносната проценка, доколку се идентификуваат елементите кои се во нејзина близина, односно се изложени на негативни ефекти, на пример во кои случаи и во кој временски период транспортот би бил доведен во опасност. Колку повеќе детали му се познати на одговорниот за изработување на безбедносната проценка, толку повеќе можности ќе има на располагање за да се измери негативниот потенцијал на опасноста.

2.3. Загрозување

Загрозувањето, е дејствие со кое се напаѓа (загрозува) човекот, имотот или некоја друга вредност. Со таквите дејствија се нарушува безбедноста и се создава дестабилизаторска состојба која негативно се одразува врз егзистенцијата на луѓето и пошироко врз нормалното функционирање на општеството и државата.⁸¹

Загрозувањето може да се појави во различни форми, спроведено со различни методи, со употреба на широка лепеза на средства и секако, кон различни цели. Обезбедувањето постојано се среќава и се поставува спрема сите форми на загрозување и ризиците кои се присутни во секојдневното тековно работење. Загрозувањето се дефинира како „можност или интенција на некој настан/активност преку битен, конкретен фактор неповолно да дејствува со јасно изразена сила на определен простор и продуцира неповолен исход“. Загрозувањето и ризикот се во релација, но не смее да се поистоветат. Ризикот претставува многу поширока група активности од директното загрозување (закана). Заканата е многу подиректна, поконкретна и поспецифична. Загрозувањето може да се пројави во форма на⁸²:

- Загуби: бројни аспекти во работењето може да бидат заштитени од загуби на потребните ресурси.
- Незгоди: незгодите резултираат со загубени животи или повредени, со предизвикана материјална штета на предмети и имоти, настаната како резултат на хаварија, дефект, дејствување на елементарна непогода (земјотрес, пожар, поплава) и таму каде причините за деструктивниот исход биле ненамерни (непланирани).
- Пропуси: грешките на вработените, комингентите, странките, настанати како резултат од непочитување на поставените правила, внатрешните прописи, стандарди и процедури – може да резултираат со загуби во транспортниот процес.
- Грешки: пропусти, неправилни активности на поединецот и дејствија различни од правилното постапување.

2.4. Ранливост

Доста важен предуслов за целосно согледување, анализирање и проценување на ризикот, а со тоа и антиципирање на штетните ефекти и потенцијалот од несреќи и катастрофи, претставува проценката на ранливост на присутните (изложени) елементи на ризик на територијата каде што се очекува конкретната опасност.

Ранливоста е маана или слабост што може да биде искористена од страна на некој напаѓач. Тоа може да биде слабост што е резултат на ситуација создадена од човекот.⁸³ При обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки, ранливостите би можеле да дојдат до израз доколку не се почитуваат правилата и процедурите од страна на работниците за обезбедување. Секоја ситна грешка или пропуст, може да предизвика низа на ранливости во сите чекори и фази на процесот на обезбедување на транспортниот циклус, кои може да бидат искористени од страна на криминалците за остварување на нивната цел. Токму затоа, континуираната обука на работниците за обезбедување е од особено значење.

3. Поим на напад

Генерално, нападот е чин на употреба на физичка сила или вербална закана, почеток на воинствени или антагонистички акции и дејствија и почеток на деструктивно дејство. Нападот подразбира преземање иницијатива за борба за да се предизвика повреда. Тој е обид да се предизвика штета или повреда, или на некој начин да се навреди или потчини некое лице, од страна на физички, вербален, емоционален, или друг напад.

За разлика од заканите, кои се секогаш присутни, нападите постојат само кога конкретен акт може да предизвика загуба.

Конкретно, кај секторот на приватната безбедност, нападот претставува директно или индиректно загрозување на работникот за обезбедување, на објектот, транспортот или лицето што се штити. Непосреден напад претставува оној напад што трае или претстои.⁸⁴

Нападот е резултат на одредено насилничко, агресивно и брутално однесување на поединецот. Претходно добро испланиран, потпомогнат од одредени фактори, причини, услови и поводи, нападот е опасен акт, чии последици (материјална штета, телесни повреди, човечки загуби) се особено штетни и сериозни. Имајќи го ова во предвид, нападите врз транспортот на пари (како разбојнички напади) се сместуваат во рамки на насилничкиот криминалитет (со оглед на елементот на насил-

ство кој го содржат во своето дејствие, и покрај тоа што намерата им е стекнување на имотната корист).

Насилнички криминалитет е термин кој често се користи за означување на оние кривични дела кои се карактеризираат со брутално и агресивно постапување на извршителот, односно каде елементот на насилство има доминантен карактер, без обзир дали е дел од начинот на извршување или претставува некој друг важен елемент на конкретното кривично дело.⁸⁵

3.1. Начин и постапки на реагирање во случај на напад на транспортот на пари

Одговорот на работниците за обезбедување при напад на транспортот на пари треба да биде најжесток и со сите расположливи средства.

Во случај на напад, најитно треба да се информира одговорниот за спроведување на планот непосредно или преку работниците во центарот за обезбедување и надзор и Полицијата за да се побара помош. Доколку одговорниот за непосредно спроведување на обезбедувањето е времено или трајно онеспособен тоа треба да го стори некој од останатите членови на тимот.⁸⁶

При нападите на транспортите со пари покрај тоа што е загрозна безбедноста на пратката и возилото, загрозни се и животите на припадниците на безбедносниот персонал кои го вршат обезбедувањето, животите на луѓето одговорни за пратката од страна на корисникот на услугата, како и животите на луѓе кои случајно се нашле на местото на настанот. Припадниците на безбедносниот персонал во вакви ситуации согласно законите и подзаконските акти, можат да употребат оружје во самоодбрана и да ги заштитат предметите што ги обезбедуваат, но секогаш мора да внимаваат да не пукаат кон случајни минувачи. Затоа напаѓачите во вакви ситуации се во предност, бидејќи нивната цел сакаат да ја остварат без оглед на сè.

Доколку некој од членовите на тимот е повреден веднаш треба да му се укаже прва помош, а истото важи и за сите граѓани кои се нашле на местото, како и за напаѓачите.

ДЕЛ VI НАПАДИТЕ ВРЗ ТРАНСПОРТОТ И ПРЕНОСОТ НА ПАРИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедносна анализа на нападите врз транспортот и преносот на пари во Република Македонија

Транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки не може да се исклучи, ниту да се избегне, затоа што претставува неопходна потреба во функционирањето на современото живеење. Логично е да се претпостави дека е полесно да се изврши напад и присвојување на парите или другите вредносни пратки за време на нивниот транспорт, отколку додека тие се сместени и се чуваат во некој објект со организиран систем на обезбедување.

Нападите врз транспортот и преносот на пари се криминални активности кои се извршуваат заради стекнување на противправна имотна корист. Во себе тие содржат елементи на насилство, бруталност и агресија. Од кривично-правен аспект нападите врз транспортот и преносот на пари, се квалификуваат како кривични дела против имотот, поточно како кривични дела разбојништва.

Разбојништвото е кривично дело инкриминирано во член 237, во рамките на Глава XXIII со наслов Кривични дела против имотот во Кривичниот законик на Република Македонија⁸⁷ во која се систематизирани делата што претставуваат напад врз уставно загарантираното право на сопственост и другите имотни права. Преку ова кривично дело се санкционира употребата на сила или закана дека непосредно ќе се нападне врз животот или телото на друг при што се одзема туѓ подвижен предмет со намера противправно да се присвои. Оттука произлегува дека станува збор за сложено кривично дело, составено од два елемента: присила и кражба. Присилата се состои од употреба на физичка сила и напад врз нечиј живот и тело, или пак преку психичко заплашување – закана дека ќе се примени сила. Кривичната санкција предвидена за ова поведење е казна затвор од најмалку една година. Доколку вредноста на одзементиот предмет е од големи размери, а тоа е најчест случај кај нападите врз возилата за транспорт и пренос на пари, тогаш сторителот ќе се соочи со кривична санкција казна затвор најмалку четири години. Под корист, вредност или штета од големи размери, според Кривичниот законик на Република Македонија се подразбира корист, вредност или штета што одговара на износот на 250 просечни месечни плати во Републиката во времето на извршувањето на делото. Ако при извршувањето на делото на некое лице со умисла му е нанесена тешка телесна повреда или ако делото е сторено во состав на група, банда или ако е употребено

огнено оружје или опасно орудије, тогаш сторителот ќе се казни со затвор најмалку пет години. Под група, банда или друго злосторничко здружение или организација се подразбираат најмалку три лица кои се здружиле за вршење кривични дела, во кој број влегува и организаторот на здружението. Доколку при извршувањето на делото некое лице со умисла е лишено од живот, сторителот ќе се казни со затвор најмалку десет години или со доживотен затвор. Тоа е најтешкиот облик на разбојништвото, кога како последица на криминалното поведение настапува смрт на некое лице од кого се одзема имотната корист и токму затоа казната за овој облик е највисока.

Истражувањето на феноменолошките карактеристики на нападите врз транспортот и преносот на пари, кривично-правно одредени како разбојништва, овозможува дескрипција на ваквите криминални појави преку нивниот обем, динамика, појавни облици, структура и структурални промени, просторна и временска распространетост итн. Феноменолошките карактеристики на ваквите напади, освен идентификација како појава и нивно движење на просторот на нашата држава ќе овозможат да се продре што подлабоко во појавите и да се согледаат одредени релации и состојби кои одат во правец на објаснување на нивната етиологија.

Нападите врз транспортот и преносот на пари можат да се издиференцираат во два облика: напад врз возило за транспорт на пари и напад врз лицата кои ги пренесуваат парите од возилото до крајните корисници. Во однос на нападите врз транспортот на пари во Република Македонија во периодот од 2005 до 2016 година⁸⁸, може да се забележи дека релативно мал е бројот на извршените напади – единаесет напади според првиот начин. По години, опсегот на извршените напади се движи од еден до шест, што е релативно мал број на извршени разбојнички напади во однос на вкупната бројка на разбојништва во овој период. Со оглед на штетноста, опасноста, сериозноста, комплексноста и последиците кои ги оставаат ваквите напади врз транспортот на пари, тие заслужуваат научно внимание, како и посебно истражување и анализа.

Нападите врз возилата за транспорт и пренос на пари се специфични, несекојдневни, карактеристични, оставаат потешки и посериозни последици во однос на останатите начини на извршување на кривичното дело разбојништво. Воопшто, начинот на нивното извршување бара поорганизиран пристап, посебно планирање, вклучување на повеќе лица, здружување, извидување, надзор, прибирање на информации итн. Ваквите напади имаат и предности и недостатоци споредени со останатите типови на разбојништва. Од една страна, тие се атрактивни бидејќи разбојниците можат да се стекнат со огромни суми на пари без да се соочат со заканата да бидат заробени внатре во банката или друга комер-

цијална фирма. Од друга страна, тие се предизвик затоа што разбојниците мора директно да се соочат со вооружените чувари или да го претекнат силното блиндирано возило. Имајќи ги во предвид овие предизвици, нападите на возилата за транспорт и пренос на пари изгледа се привлечни за криминалците со поголемо искуство и вештини.

Исто така, примамлива цел за разбојниците може да бидат и ситуациите на вршење дотур на пари во банкоматите од страна на работниците за приватно обезбедување и банкарските службеници. Со оглед на нивната фиксна локација, која често пати е на отворен простор, ризикот да бидат нападнати е поголем.

Во изминатиот период во Република Македонија беа забележани напади (разбојништва) врз возилата за транспорт на пари на агенциите за приватно обезбедување, банките, поштите итн. За илустрација, следат кратки описи на криминалната ситуација на некои од нив:

- 16.12.2005 - од страна на четворица разбојници вооружени со автоматски пушки било ограбено возило на Јавното претпријатие Македонски пошти кое пренесувало 600.000 евра до поштата во Шуто Оризари.
- 18.04.2006 - комбе на Јавното претпријатие Македонски пошти обезбедувано со полициско возило од двајца полициски службеници во Мала Речица било блокирано од две возила. Во поштенското возило упаднале неколкумина разбојници кои однеле седум вреќи со пари во износ од 160.000 евра.
- 18.08.2007 – во близина на Трговскиот центар Мавровка бил предизвикан намерен судир на возилото на Комерцијална банка – Скопје од страна возило на маскирани и вооружени лица. Со закана по животот на лицата кои го спроведуваат транспортот им биле одземени вреќите со пари во вредност од 140.000 евра.
- 16.11.2007 - во 7 часот наутро, кон лицата кои го обезбедуваат транспортот на пари, додека чекале на семафор, бил отворен оган од страна на непознати напаѓачи. Едно лице било убиено, а двајца негови колеги биле ранети. Разбојниците знаеле дека во возилото има 200.000 евра.
- 13.03.2008 – банда разбојници вооружени со автоматско оружје на улица во Чаир го дочекала возилото на Јавното претпријатие Македонски пошти, кое пренесувало 650000 евра. Имало ранети лица кои го вршеле транспортот, а разбојниците побегнале со парите.
- 07.05.2008 - пет вооружени лица кај првата наплатна рампа на автопатот Куманово-Скопје ограбиле возило на Јавното претпријатие Македонски пошти и од него украде 100.000 евра.

- 01.07.2009 - на автопатот Велес-Скопје во близина на клучката кај Кадино три вреќи со пари завршиле во возилото на неколкумина маскирани разбојници вооружени со пиштоли и калашникови, кои присилно го запреле возилото на Охридска банка. Банката во јавност не откри колкава сума на пари биле украдени.
- 08.01.2010 - од страна на вооружени разбојници возило на Стопанска банка - Битола, било дочекано на излезот од Прилеп кон Битола и останало без 450.000 евра. Едно од лицата кои го вршеле транспортот на пари било повредено.
- 07.05.2010 - маскиран разбојник го испрскал со спреј и со вперен пиштол му ја одзел вреќата со пари на еден од вработените од Јавното претпријатие Македонски пошти, а потоа ги избркал останатите двајца од возилото. Ги украде парите кои биле наменети за пензии.
- 25.05.2010 - двајца вооружени разбојници не успеале да ги одземат парите од наплатните рампи на Јавното претпријатие Македонија пат. Настанот завршил со едно убиено и едно тешко повредено лице кои го вршеле транспортот, грабеж на автомобил и канонада од куршуми по автопатот Велес-Скопје.
- 08.02.2016 - двајца вооружени разбојници на пешачки премин пред Пензионерскиот дом во Велес нападнале возило на агенција за приватно обезбедување во кое се превезувале кутии со пари наменети за банкомати. За кратко време Полицијата ги пронашла сторителите и кутиите со пари во возилото на разбојниците со кое го напуштиле местото на нападот.

Од прикажаните единаесет случаи, може да се утврди дека дури десет се сконцентрирани првите шест години од анализата, односно во периодот од 2005 до 2010 година. Во следните пет години, односно периодот од 2011 до 2015 година не се случил ни еден напад врз возило за транспорт на пари, што значи дека настапил еден мирен период за работниците кои го вршат обезбедувањето. Последниот напад е регистриран во 2016 година. Кои се причините за ваквата ситуација? Не би можело со сигурност да се тврди, меѓутоа, постојат низа на фактори кои придонесуваат за исчезнување на нападите врз транспортот на пари. Менаџерите на агенциите за приватно обезбедување станаа свесни за опасноста која со себе ја носи дејноста транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, па преземаа низа на превентивни мерки за нејзина успешна реализација. Воведувањето на новата прецизна законска регулатива преку Законот за приватно обезбедување и детално разработените практични решенија во Правилникот за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки во голема мера

влијаат врз модернизација и професионализација на оваа дејност и нејзиното стручно спроведување. Поради овие причини, криминалците постепено ја губеа желбата и волјата да извршат напад врз добро обезбеден транспорт на пари, знаејќи дека шансите да бидат откриени и фатени се огромни. Па така, во тој период, тие се преориентираа кон извршување на класичните разбојништва врз банки, пошти и други финансиски компании. Меѓутоа, последниот разбојнички напад од 2016 година, потсетува дека и покрај подигнувањето на нивото на реализација на транспортот на пари, сепак, постојат криминалци кои се одлучуваат да извршат напад и да ги одземат парите кои се пренесуваат. Тие избираат погодна мета и само го чекаат вистинскиот момент кога ќе се изостави некоја безбедносна процедура или кога работниците за обезбедување ќе направат грешка или пропуст во некој од чекорите во рамките на процесот на обезбедување. Токму затоа, доколку не се почитуваат сите безбедносни правила при обезбедувањето на транспортот на пари и други вредносни пратки, многу е веројатно дека во иднина би се случиле уште вакви разбојнички напади.

Во Република Македонија, во истражуваниот период, трезорите на поштите и банките останаа без 2 милиони евра. Притоа, девет лица се здобиле со телесни повреди, а две лица го загубиле својот живот. Полицијата ја евидентира црната статистика, а досега значителен дел од украдените пари сеуште не се пронајдени, ниту пак е откриено како разбојниците знаат за вредносните трансфери, што значи дека логистиката на разбојниците, начинот на планирање и извршување на нападите врз возилата за транспорт и пренос на пари остануваат мистерија.

Во однос на месечниот распоред на извршените напади врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија, не е можно да се извлечат целосно издржани и веродостојни заклучоци, поради малиот број случаи, но сепак, може да се укаже дека повеќе разбојничките напади се извршуваат во пролетните месеци, кога се извршени половина од сите напади во текот на истражуваниот временски период (во март, април и мај се извршени вкупно 5 разбојнички напади врз возилата за транспорт на пари).

Распоредот на извршените напади врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија според денот од седмицата во кој се извршени, зависи од фактот дека субјектите за кои се пренесуваат парите работат од понеделник до петок, што значи дека транспортот се врши во работните денови. Карактеристично е дека во понеделник бил извршен еден од нападите (последниот), во вторник, среда и четврток има по два извршени напади, а во петок дури четири.

Распоредот на извршените нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија според времето од денот во кое се извр-

шени укажува дека критично време за извршување на напад над транспортот на пари се јавува периодот од седум до девет часот, кога всушност е почетокот на работното време на субјектите за кои се врши транспортот на пари.

Местото на извршување на нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија е поделено во три категории: отворен пат и урбано место каде се регистрирани по четири извршени напади и рурална средина каде се регистрирани три извршени напади.

На сликата што следи е претставен територијалниот распоред на нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија. Четири од нападите се извршени во главниот град, два на автопатот Скопје – Велес и по еден на автопатот за Куманово, во Мала Речица, Тетовско, на излезот од Прилеп кон Битола, во Царев Двор, Ресенско и во Велес. Се констатира дека нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија се вршат и на патишта и во населени места, така што нивниот однос е 4:7.



Слика 1. Територијален распоред на нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија во периодот 2005-2016 година

Во Република Македонија разбојничките напади врз транспортот на пари секогаш се вршат со блокирање на возилото додека е во движење или пак напад додека возилото чека на семафор. Досега не се забележани напади врз транспортот на пари кога возилото е паркирано и парите се доставуваат или земаат. Разбојниците во Република Македонија не препознаваат предности во ваквиот начин, со оглед на зголемената фреквенција на луѓе, повисокиот степен на обезбеденост на објектите, потешкотии за оддалечување од местото на настанот и сл.

Покрај начинот на извршување на разбојничките напади врз возилата за транспорт на пари, од значење е проучувањето на средствата со кои се извршуваат ваквите напади во Република Македонија. Со тоа

можат да се видат некои лични својства на сторителите. Иако на прв поглед средството на извршување е непосредно поврзано со начинот на извршување, тоа сепак е повеќе поврзано со личните својства на сторителот. Во Република Македонија разбојниците на возилата за транспорт на пари користат огнено оружје – пиштоли и автоматски пушки, за да ја реализираат заканата, и автомобили како превозни средства за брзо бегство од местото на нападот.

Профитабилноста на товарот во возилата за транспорт на пари ги прави нив привлечна мета за напад. Секако дека во тој случај разбојниците се впуштаат во голем ризик: возилата се мобилни, доаѓа до директна конфронтација со лицата за обезбедување, затоа што чуварите мора да бидат попречени директно и во возилата се наоѓа повисок степен на обезбедување отколку во други потенцијални цели. Заради тоа, во разбојнички напади на возила за транспорт на пари, обично се впуштаат луѓе кои се способни, посветени и обучени да се справат со тој ризик.

Доколку разбојничкиот напад е успешен, што во најмала рака значи добивање на очекуваниот плен, бегство од местото на напад и избегнување на апсење и кривично гонење, тоа значи дека различните видови на ризици биле внимателно и добро управувани во текот на целиот настан од страна на разбојниците.

Како жртви или оштетени кај разбојничките напади врз возилата за транспорт на пари, првенствено се јавуваат правните субјекти за чија потреба се пренесуваат парите. Тука се мисли, пред сè, на банки, пошти, менувачници, обложувалници и други финансиски институции, организации и компании кои имаат потреба од паричен транспорт. Исто така, непосредни жртви на ваквите напади се и лицата кои го реализираат обезбедувањето на транспортот и преносот на пари. Најчесто, тоа се лица вработени во агенциите за приватно обезбедување, но и полициските службеници во случај кога обезбедувањето на транспортот на пари го врши Полицијата.

Сопственици на средствата кои биле предмет на транспортот кога се извршени нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија во шест случаи биле јавни претпријатија, најчесто тоа се Јавното претпријатие Македонски пошти, но и Јавното претпријатие Македонија пат во еден случај, а во останатите пет случаи биле банките. Разбојниците, најчесто, како цел на напад ги избираат возилата на Јавното претпријатие Македонски пошти и тоа во периодот кога се пренесуваат парите наменети за исплаќање на пензии. Секој месец, во истиот период тие средства се пренесуваат до единиците во поштенската мрежа, па разбојниците не мора многу да се трудат околу тоа да стигнат до таква информација (не треба да врбуваат или подмитуваат лице за да им

го каже тоа, што значи имаат една мака помалку, па се фокусираат на други детали при планирањето на нападот).

Како субјекти кои го вршеле транспортот и неговото обезбедување, кога се извршени нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија, во најголем број од случаите, дури седум, биле самите вработени кои го вршеле транспортот, без никакво придружно (ескортно) обезбедување притоа. Во три од случаите тоа биле агенциите за приватно обезбедување, кои обезбедувале транспорт на пари за банки, а само во еден случај обезбедувањето го вршела Полицијата.

Скоро секогаш, во анализираниот период, за обезбедување и спроведување на транспортот на пари биле ангажирани по две или три лица. Бројот на лицата вклучени во транспортот би требало да зависи од висината на вредноста на средствата кои се пренесуваат. Но, и во случаите кога биле пренесувани парични пратки во вредност од 450.000 евра и 600.000 евра, нив ги пренесувале само 2 лица. Во случајот во кој петмина вработени на Јавното претпријатие Македонски пошти биле нападнати, се пренесувале финансиски средства во вредност од 650.000 евра.

Најчест, а слободно може да се каже и единствен начин на дознавање за извршено кривично дело разбојништво врз возило за транспорт на пари е пријавата од страна на нападнатите лица кои го вршеле транспортот, а кои може да бидат вработени во субјектот за кој се пренесуваат парите, во агенција за приватно обезбедување или пак во Министерството за внатрешни работи – Полицијата, доколку транспортот го обезбедуваат полициските службеници и притоа се нападнати. Успехот на полициските органи во откривањето на извршителот зависи од брзината на пријавување од страна на нападнатите лица во конкретниот случај. Во случаите кога нападите се извршуваат во населено место, како пријавител може да биде и граѓанин (сведок, очевидец) кој случајно се нашол на местото и го видел настанот.

Кога станува збор за изворите на сознанија за подготвување на кривично дело разбојништво, поточно разбојнички напад врз возилата за транспорт на пари, особено треба да се истакне дека во тој процес првичните информации е многу тешко да се добијат, бидејќи се работи за прикриени (нелегални) дејствија со висок степен на конспиративност и дискретност при нивното подготвување. За таа цел органите за кривичен прогон, нивната дејност треба да ја насочат кон добивање на информации за разновидни активности со кои разбојниците го подготвуваат нивното извршување, како на пример снабдување со оружје, возило, меѓусебно организирање и поделба на задачите и сл. Притоа добиените сознанија од различни извори неопходно е да бидат подложени на подлабочена контрола и анализа, врз основа на поорганизиран пристап, за-

ради целосно утврдување на вистинитоста и точноста на нивните тврдења. Значаен извор за добивање на сознанија за подготвување на разбојнички напад врз возилата за транспорт на пари е оперативната дејност на овластените службени лица. Органите на кривичен прогон по оперативен пат може да дојдат до изворни информации за подготвителни дејствија за овој вид на напади.

Како посебен начин на добивање сознанија за подготовка е информативната дејност на Полицијата. Информаторот и соработникот може да достават значајни информации доколку правилно и тактички се постапува со нив.

ДЕЛ VII

ПРЕВЕНТИВНИ АСПЕКТИ

КАЈ ОБЕЗБЕДУВАЊЕТО НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

Во рамките на транспортот на пари како извесен процес или активност се преземаат конкретни превентивни мерки од страна на агенциите за приватно обезбедување, како директни субјекти кои го вршат обезбедувањето на транспортот и преносот на парите и другите вредносни пратки. Превентивните мерки треба да се имаат во предвид особено при составувањето на планот за обезбедување, пред да се изврши самиот транспорт. Инаку, превентивните мерки се резултат на искуството и практичното спроведување на дејноста обезбедување на транспорт и пренос на пари од страна на лицата од безбедносниот персонал, ризиците со кои се соочуваат, извршените напади и сл.

1. Превентивни мерки кај транспортот на пари

Превентивни мерки се сите мерки кои се преземаат или кои се планираат на сите нивоа на работа кај работодавачот, поради спречување или намалување на ризиците по безбедноста и здравјето при работата.⁸⁹

Обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки претставува активност која е проследена со многу ризици, закани, опасности, ранливости, а некогаш и со напади заради што е неопходно преземање на посебни мерки на безбедност, конспиративност и внимателност. Најважната од сите мерки кои се преземаат е транспортот на пари секогаш да биде строго чувана тајна, како во однос на времето и местото на тргнување, така и во однос на маршрутата на движење на возилата и лицата од безбедносниот персонал, кои ги пренесуваат парите и другите вредносни пратки. Само определен број на лица, кои директно се вклучени во организирањето и спроведувањето на транспортот може да знаат од каде, кога и по која релација парите ќе бидат пренесени до саканата дестинација. Подготвувањето на транспортот на пари секогаш треба да се одвива тајно. Во планирањето потребно е да бидат вклучени само неопходниот број на вработени, а притоа добро би било да се изработат најмалку два плана, а до последен момент да не се знае кој план ќе биде користен. При обезбедувањето на транспортот на пари постојат дополнителни мерки на внимателност кои би било добро да се земат во предвид и да бидат користени, а тие се: меѓусебно водење на шифрирани разговори, користење на заштитени радио врски, камуфлирање со „празен транспорт“, откривање на тајно следење и мерки за

проверка на тоа и др. За извршување на дејноста транспорт на пари и негово обезбедување треба да бидат одредени искусни работници од безбедносниот персонал кои работат подолго во оваа дејност и физички и психички се способни и подготвени за таква работна обврска. Транспортот на пари никогаш не треба да биде доверен на млади и неискусни работници за приватно обезбедување, кои оваа дејност не ја извршувале во минатото или не поминале соодветна обука.

Едни од најефикасните превентивни конкретни мерки⁹⁰ кај транспортот на пари и нивно безбедно пренесување од почетната до крајната дестинација, кои позитивно се покажале досега, се возилата за транспорт на пари и мерките кои се однесуваат за нив, како и безбедносните куфери и ташни. Секако ова се дополнителни мерки, во однос на едуцирањето и лиценцирањето на безбедносниот персонал, носењето и ракувањето со огненото оружје и правилната употреба на начините и тактиките на обезбедување на транспорт на пари.

Меѓутоа, „ниту едно оружје или оклоп нема да помогне против криминалците, особено ако тие доаѓаат од редовите на оние кои ги превезуваат парите“⁹¹. Оваа констатација укажува на фактот дека колку и да бидат ефикасни и ефективни превентивните мерки на безбедност, сепак можно е да се случат криминални активности, како од надворешни лица, така и од страна на лицата од безбедносниот персонал, кои се задолжени за транспортот на пари и неговото обезбедување. Но, не мора да значи дека тие лица ќе бидат директни извршители на нападите врз транспортот на пари, туку тие можат да бидат во функција на криминалците преку изнесување на доверливи информации поврзани со транспортот, а кои се од значење за планирање и извршување на криминалните активности.

1.1. Возила за транспорт на пари

Земјите членки на Европската Унија имаат донесено правилник за возилата кои транспортираат пари. Правилникот не е од облигаторна природа, но придржувањето кон него може да им биде од голема корист на сопствениците на агенциите за обезбедување. Потребно е тие да бидат упатени како да обезбедат сигурност и заштита на нивните вработени на работните места, како да ги заштитат парите во транспортот и да ги спречат несреќите при работа. Тргувајќи од ставот дека секогаш е подобро превентивно да се делува, овие правила⁹² на многумина можат да им бидат од голема корист.

Обезбедување на возилото

Транспортот на пари треба да се врши во посебно обезбедени возила кои се имаат опрема за заштита од провала и пробив на куршуми. За нив постојат технички и ергономски решенија чија цел е да го намалат стимулот за напад, односно разбојничкиот напад.

Овие безбедносни правила наоѓаат примена кај изработката, опремувањето, експлоатацијата и испитувањето на возилата за транспорт на пари. Правилата не можат да се применат на возилата кои со својот изглед, опремата на вработените и во текот на самиот транспорт, надворешно немаат ознаки дека се транспортираат пари. Потоа, не можат да се применат ни на мобилните филијали и возила во кои се транспортираат исклучиво монети (метални пари). Сопствениците на агенциите за обезбедување треба да се грижат возилата за транспорт на пари да можат да спречат несреќи при работа, преку исполнување на општопризнатите технички правила, па затоа треба да водат сметка возилата редовно да се прегледуваат. Овие правила не исклучуваат други безбедносни решенија, кои се наведени во постојните технички правила на земјите членки на Европската унија.

Во однос на минималните барања за блиндираноста на возилата, Регулативата на Европската Унија⁹³ укажува дека возилото за транспорт на пари треба да биде во состојба да одбие испукан куршум од пушка Калашников со калибар 7,62x39 милиметри, која користи муниција со железно јадро и целосно обложена со челик, со маса од 7,97 грама (+/- 0,1 грам) и брзина од најмалку 700 метри/секунда на растојание од 10 метри (+/- 0,5 метри).

Изработка и опрема

Во поглед на изработката и опремата на возилата за транспорт на пари неопходно е да се следат насоките на производителите. Кабината на возачот и нејзината опрема, кои служат за заштита на лицата, мора да бидат изработени на начин што ја намалува можноста за провали и пробив на куршуми. Истото важи и за кровот, внатрешната лимарија околу тркалата и прозорците. Заради заштита од директни удари и отворања со едноставни алати, отворите и фугите мора меѓусебно да се преклопуваат. Застаклувањето кое ги исполнува условите за намалување на можноста од провали и пробив на куршуми треба да биде соодветно изведено. Материјалите за возилото се валидни доколку се испитани од надлежните институции. Фугите чие настанување не може конструктивно да се избегне, изведбено важат како фуги со намалена можност од провала доколку не се пошироки од 3 милиметри.

Како дополнителни делотворни мерки за намалување на стимулот за провала, се препорачува и вградување на ефикасен чаден систем (обоен чад) монтиран во товарниот дел. При неовластен обид да се влезе во товарниот простор, системот треба автоматски да се активира. Навлегувањето на таквиот чад во подрачјето на кабината треба да биде спречено од соодветното запечатување и системот за вентилација.

Возилата за транспорт на пари мора да бидат опремени со систем за греење и вентилација. Системот треба да биде така изведен и димензиониран да може да биде во погон независно од работата на моторот. Мора да биде така вграден да не постои можност од навлегување на чад и отровни материи во случај на појава на пожар, потоа загрозување на здравјето преку навлегување на издувни гасови, да не доаѓа до намалување на количината на кислород во кабината или висока температура на воздух од греењето. Системот на греење и вентилација во возилата за транспорт на пари е добро изведен и димензиониран ако при затворени врати и прозори е обезбедена вентилација и греење на сите вградени седишта.

Кабината и надградбата кои имаат функција на заштита на лицата мора да бидат опремени со клима уреди, така што кај возилата кои не се движат да не постои значајно зголемување на температурата во кабината. Силно рефлектирачките бои со рефлектирачки индекс поголем од 70 % (0,7), посебно во кровниот дел, го намалуваат дополнителното влијание на топлина однадвор.

Излези за итни случаи

Во возилата за транспорт на пари со една врата мора да постои еден излез за итен случај, кој не се наоѓа на истата страна како и надворешната врата. Сите надворешни врати, отвори и излези за итни случаи треба да имаат можност да бидат отворени од надвор, само преку безбедносни брави или некој друг безбедносен систем за заклучување. Сите врати кои служат за влез и излез на лицата треба да бидат така изведени да е можен поглед одвнатре кон надвор, што се остварува со вградување на специјални блиндирани стакла. Излезите за итни случаи се правилно димензионирани ако отворот е со минимални димензии од 600x600 милиметри. Со оглед на фактот дека лицата во возилото мора да имаат можност да го напуштат возилото во итни случаи, кај возилата со повеќе простории може да постои потреба од вградување на отвори за преминување од еден во друг дел. Кај сите излези за итни случаи мора да постои можност од лесно и едноставно отворање одвнатре. Сите надворешни врати и излези во итен случај мора да бидат така изведени да дадат доволен отпор при провали и отворање од надвор со едностав-

ни алати. Вратата и отворите кои служат за премин на транспортните куфери мора да бидат прилагодени на големината на куферите.

За набљудување на околината мора да биде вградена дополнителна опрема, како што е дополнителниот ретровизор, дополнителниот прозорец, вградувањето на видео-системи и сл.

Седиштата за возачот, совозачот и придружникот треба да бидат така направени да се избегнат штети по нивното здравје. Мора да бидат така распоредени при што надолжната оска да биде паралелна со надолжната оска на возилото. Сите седишта мора да бидат изведени со појаси кои имаат функција за прилагодување на патниците и функција на блокада и мора да имаат потпирач за глава.

Радио и алармна опрема

Возилата за транспорт на пари мора да бидат опремени со радиостаница или со мобилен телефон преку кои е можно да се оствари врска со друго место (центарот за обезбедување и надзор или локалната полиција). Дополнително се препорачува обезбедување на остварување на врска помеѓу работникот за приватно обезбедување кој ги носи парите и лицата во возилото. Возилата мора да бидат опремени и со визуелно-акустичен аларм. Гастерот за активација на алармот мора да се наоѓа на местата одредени за лицата кои остануваат во возилото во текот на испораката на парите.

Возилата за транспорт на пари на кровот мора да имаат недвосмислена ознака, така што идентификацијата од воздух (преку хеликоптер) да биде можна. Недвосмислената идентификација е можна со употреба на две букви кои се единствени за агенцијата во врска со повеќе цифри и евентуално дополнителен знак.

Опрема и средства за обезбедување на товарот

Во товарниот дел на возилата за транспорт на пари мора да биде монтирана опрема која е изведена така што при наменска употреба на возилото, превртување и лизгање на товарот не е можно. Ако таква опрема не е вградена неопходно е да се послужат со средства за спречување на превртување и лизгање на товарот. Ова важи и за техничката опрема која има за цел намалување на стимулот за напад. Погодни средства во оваа смисла можат да бидат: товарните полици, одделни сидови, држачи за куфери и опрема, појаси, фиксатори, граничници, мрежи и церади.

Ажурирање и надоградување на заштитната опрема

Агенциите кои ги пружаат услугите на обезбедување на транспорт на пари во развиените земји започнале со модернизација на возилата и заштитната опрема со примена на нови системи и компоненти за сателитско следење, како и имплементација на видеонадзор во возилата со далечински мониторинг.

Примената на мобилните дигитални видеоснимања (DVR – Digital Video Recording) и надзорните системи во возилата за транспорт на пари расте со големо темпо, затоа што припадниците на безбедносниот персонал ја препознаваат предноста која оваа технологија ја носи. Ова решение им дава можност на компаниите за транспорт на пари комплетно да го снимаат патувањето – решение кое се применува и за обезбедување на бродови, камиони и автобуси – со примена на локални мрежи, правејќи го овој вид на обезбедување важен елемент на заштита и надзор над возилата. Тоа им носи дополнителни погодности на организациите со тоа што служи и како алатка за раководење, пружајќи информации за возилото и другите сегменти без потреба од дополнително користење на човечки ресурси, а што за возврат ја зголемува контролата на квалитетот на услугите и превозот.

1.1.1. GPS

GPS⁹⁴ е глобален систем за позиционирање (англиски: *Global Positioning System*). Тој е единствениот целосно функционален глобален навигациски сателитски систем. GPS има голема примена како глобален сервис во разни области, за комерцијални и научни цели меѓу кои и навигација на копно, море и воздух.

GPS уредите се мали и по нивното инсталирање работат самостојно, а често се комбинираат и со други уреди, при што примаат информации и за вредностите на сите вградени сензори во возилото. Со користење на мобилната податочна комуникација (GPRS) и сателитското позиционирање (GPS) се обезбедуваат точни информации за локацијата на возилата во реално време. Овој глобален систем за сателитско позиционирање преку уредите кои се поставуваат во возилата, овозможува:

- следење на положбата, брзината, траекторијата на движење и времето на работа на возилата во реално време врз основа на дигитална патна карта;
- логистичко планирање на превозот, следење на техничката употреба и координирање на одржувањето на возилата;

- следење на потрошувачката на гориво во реално време и целокупна анализа на користењето на возилата;
- идентификување на можна злоупотреба на возилата.

Со GPS уредите во возилата за транспорт на пари, центарот за обезбедување и надзор во агенцијата за приватно обезбедување го следи возилото од неговото тргнување – почетната точка, па сè до крајната дестинација, при што во секој момент се знае точната позиција на возилото. На тој начин се воспоставува целосна контрола над возилото, при што секое застанување, промената на траекторијата на движење, зголемувањето или намалувањето на брзината укажува на одредени сомнителни активности.

1.1.2. Биометрија во возилата за транспорт на пари

Минимизирање на ризикот и превенција на губитокот со кој резултираат разбојничките напади врз возилата за транспорт на пари е проблем кој бара иновативни решенија. Сателитското следење на возилото е многу ефикасен метод поради тоа што дава константни информации за позицијата на возилото. Меѓутоа, тоа е само еден дел од сликата. Следењето не може да каже кој седи во возилото и каде. Одредени компании – производители и интегратори на биометриските решенија, веќе ја имаат имплементирано биометријата на отпечаток од прст како верификационен елемент во возилата за транспорт на пари, со што се овозможува контрола на тоа кој влегува и кој управува со возилото. Меѓутоа, треба да се има во предвид фактот дека ова решение може да се примени само како дел на едно комплементарно решение.

Биометријата е наука за автоматизирани постапки за единствено препознавање на луѓе втемелено на едно или повеќе вродени телесни обележја или обележја на човековото однесување. Биометријата во возилата за транспорт на пари се употребува за да се спречи пристап на неовластени лица на било кој начин. Регистрацијата преку биометрискиот систем за пристап е модул за контрола на пристап, кој овозможува да се обезбеди само вистинските лица од безбедносниот персонал за влезат во возилото. Ваквиот концепт нуди контролиран пристап кон безбедносното возило за сите лица. Биометриските карактеристики кои најчесто се користат во овој систем се отпечатоците од прсти, регистрацијата на дланка или термограмот на лице.

Биометриската заштита, со оглед на тоа, ги нуди следниве можности⁹⁵:

- контрола на овластен пристап во возилата. Само овластени лица имаат пристап до заштитените области;

- обезбедување на моќни информации за тоа кој вози и каде;
- сигурен метод на превенција од напади врз возилото преку рестрикција на движењето на возилото само од страна на овластени лица;
- ефективно психолошко одвраќање на разбојниците од вршењето напади.

1.2. Безбедносни куфери и ташни

Зачестените напади врз возилата за транспорт ги навеле корисниците и вршителите на дејноста транспорт на пари на нови, посовремени и поефикасни видови концепти на заштита и воспоставување нови методи и технологија на обезбедување на парите.

Разбојништвата врз транспортните возила се глобален проблем на кој не се имуни ни најразвиените европски држави. Зголемената стапка на овој вид на криминал присилила на промени во индустријата за обезбедување кои се рефлектирале во примена на нови методи и технологии на обезбедување на парите со кои се настојува да се ограничи инволвираноста на луѓето во транспортот. Новите механизми на заштита навистина даваат нов степен на безбедност на парите. Безбедносните куфери и ташни и шок торбите се едни од решенијата за побезбеден транспорт на пари. Ако во одреден случај разбојниците успеат да го отворат куферот, механизмот кој е применет во него ќе активира мини експлозија на мастилото кое ќе ги обои парите, со што се лимитира можноста од нивна употреба. Тестирањата покажале дека е невозможно да се извадат парите од куферот, а тој да не се оштети и независно од тоа колку пари има внатре, сите пари ќе се обојат. Притоа, централната банка ќе ги замени парите, но ќе ги прифати само од банките. Сепак, некои скептици се сомневаат во исплатливоста на овој систем. Затоа транспортерите на пари и понатаму применуваат оружје при обезбедувањето.

Од искуствата на развиените земји кои исто така се соочуваат со проблемот на безбедно транспортирање на пари и други вредности, треба да се научи дека ништо не треба да се остави на случајноста, т.е. потребно е да се делува пред да стигне опасноста. Тие укажуваат на солидни, практични, ефикасни и проверени решенија за реализација на овој процес. Всушност, станува збор за превентивните мерки кои се преземаат. Една од тие мерки е поставувањето на интелегентни системи за боење на парите⁹⁶ како значајна превентивна мерка против нападите врз возилата кои ги пренесуваат парите и другите вредности. Па така, при транспортот, парите едноставно се ставаат во заклучени кутии (ташни, куфери и сл.) и се пренесуваат со камиони, комби и други возила. Кути-

ите рачно се пренесуваат од и во банките или другите институции. Тие често се снабдени со механизми со боја или други маркери, кои оставаат дамки на банкнотите ако кутиите се разбиени и отворени, третирани грубо или преместени надвор од одредената област во случај на инцидент, како што е грабежот.⁹⁷ Безбедносното мастило, кое се распрскува врз парите под влијание на интелигентниот сензор, не може да се отстрани од нив. Напаѓачите знаат дека валканите пари немаат никаква вредност. Во насока на зголемување на превентивните ефекти, во земјите каде се употребуваат овие системи, се запознава населението преку слики и совети. Тоа значи дека ваквата превентивна кампања се презема според принципот дека „валканите пари се веројатно украдени пари“.⁹⁸

Апаратите за хемиско обележување и испуштање густ чад се применуваат најчесто при транспортот на пари пеш. Во ташната се става кутија со смеса од чад. На раката од овластеното лице што ја носи ташната е прицврстен посебен кабел што активира пуштање чад штом некој ќе ја грабне ташната или ќе го скине кабелот. За мошне кусо време криминалецот е целосно бојадисан најчесто со црвена боја и е обвинен со густ чад со иста боја. Доколку го чека автомобил, не е во состојба да вози поради дејството на чадот. Документите и парите и сета содржина на ташната, исто така се бојадисуваат. Кај сторителот максимално се манифестира индицијата на психичко дејствување. Веројатно ќе ја фрли ташната и ќе се обиде да побегне така обележан. Лесно ќе биде пронајден и доколку успее некаде да се скрие.

Друг вид на безбедносен куфер е опремен со затворац за блокирање и две електронски контролни брави кои што одделно функционираат. Со заклучувањето на една брава, за определено време се активира трезорот. По истекот на тоа време прво настапува предупредување, потоа се вклучува алармот, а накрај се појавува чад. Со заклучувањето на втората брава се активира осигурувачот против отргнување. Излегувањето на чадот се запира со посебен клуч.

Безбедносните куфери или ташни може да бидат претворени во своевидни облици на акустични или техничко-хемиски стапици, кои во современи услови ја потврдуваат поставката дека деловното работење, покрај другото, подразбира и примена на акустични или комбинирани алармни заштитни системи вградени и во подвижен имот.

Безбедносните ташни за пренесување документи, пари и вредносни предмети во внатрешноста имаат кутија со монтирана силна батериска сирена и соодветен електронски апарат за вклучување на сирената. Тоа значи дека по нивното одземање од страна на неовластени лица, звукот на сирената ќе сигнализира, па разбојникот ќе биде оневозможен во неговата намера за бегство од местото на нападот.⁹⁹

Торбите со електро-шок удар се друг вид на превентивна мерка против криминални активности врз транспортот на пари. Доколку торбата со пари се одземе од лицата на безбедносниот персонал, тие може да го активираат електро шок системот со помош на далечински управувач на растојание до 300 метри, при што неминовно напаѓачот мора да ја испушти торбата. Висината на напонот на струјното коло е 40.000V.¹⁰⁰

1.3. Концепт на транспорт на пари без примена на оружје

Германска компанија за обезбедување¹⁰¹ минатите години вовела нов концепт на транспорт на пари наречен „Geld-Logistik“, чија примена покажала задоволителни резултати. Новиот концепт на транспорт се заснова на системот на модерни транспортни куфери кои пружаат ефикасна заштита – без употреба на оружје. Овој единствен германски концепт успешно се наметнал кај корисниците и има голем потенцијал, било како вид на понуда или како корисна услуга за корисникот.

Овој концепт на транспорт се базира на специјални куфери кои се превезуваат во неблиндирани возила, а во кои седи само еден службеник за обезбедување и тоа потполно невооружен. Високото ниво на сигурност се заснова на повеќестран систем на заштита со примена на куфери и константен надзор над возилата од страна на оперативниот центар.

Применетиот куферски систем се базира на електронска школка и компјутер кои дозволуваат отворање на куферот само од страна на овластени лица. Десет независни безбедносни системи во куферот ја контролираат неговата содржина. Секој обид на манипулација со куферот за последица има боење на парите со специјално мастило кое ги прави неупотребливи.

1.4. Осигурување на вредностите кои се транспортираат

Транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки претставува важен дел од секојдневното работење на компаниите. При транспортите се случува парите или другите вредности да бидат украдени, одземени, оштетени или целосно уништени.

Осигурителните компании¹⁰² се подготвени да го преземат тој ризик и нудат ослободувања од финансискиот шок што може да произлезе поради штетата настаната врз вредностите кои се транспортираат, па оттука произлегува дека осигурувањето на вредностите кои се пренесуваат претставува значајна превентивна мерка. Осигурителните покритија кои ги нудат важат од моментот на утовар на парите, па сè до дефи-

нитивниот растовар во местото определено како крајна дестинација и наведено во полисата за осигурување. Овој вид осигурување е против сите ризици на кои се изложени вредностите за време на транспортот.

Постојат повеќе можности за осигурување:

- осигурување со поединечни полиси на поединечни пратки во домашен транспорт;
- осигурување со генерална полиса на пратки во домашен транспорт;
- осигурување со поединечни полиси на поединечни пратки во меѓународен транспорт;
- осигурување со генерална полиса на пратки во меѓународен транспорт.

Осигурувањето може да се склучи за секој транспорт поединечно или за сите транспорти што се вршат во текот на една година.

Осигурувањето на парите и вредностите кои транспортерите ги преземаат за превоз до одредена дестинација, се осигуруваат од штетни настани при удар, судар, превртување, покиснување, расипување, кражба, неиспорака, кусок во зависност од тоа кои ризици ќе бидат прифатени и склучени.

Предмет на осигурување кај домашниот транспорт се сите пратки кои се превезуваат со туѓи или сопствени превозни средства на ризик на осигуреникот на територија на Република Македонија. Осигурителното покритие на пратките кои патуваат на ризик на осигуреникот, од местото на утовар до местото на растовар во копнен превоз ги покрива „сите ризици“, загуби или оштетувања на осигурената пратка кои се настанати како непосредна последица на сообраќајна незгода, елементарни непогоди, пожар, поплава, делумна кражба, кражба на целото возило, разбојништво, штети настанати при утовар или растовар на пратката. Осигурувањето започнува во моментот кога пратката се презема од почетната позиција со цел за непосреден утовар, а престанува во моментот кога ќе се истовари од превозното средство во местото на истовар назначено во полисата за осигурување, најдоцна 24 часа, сметано од моментот на пристигнување во определеното место.

Транспортерите исто така можат да ја осигураат својата одговорност спрема корисниците на превозот за докажана целосна или делумна загуба, оштетување или задоцнување на пратките во домашен и меѓународен превоз, преземени на превоз со товарен лист или соодветен документ. Осигурителната компанија ќе му ги надомести на осигуреникот сите износи кои тој треба да ги плати врз основа на одговорноста до максималната лимитирана обврска утврдена во полисата за осигурување.

ње. Премијата за осигурување зависи од висината на осигурителното покрите и се утврдува со полисата за осигурување.

Во случај на штета осигуреникот е должен да му достави на осигурувачот пријава за настанатата штета веднаш или најдоцна 3 дена од нејзиното настанување т.е. дознавање. Кога ќе настане штета осигуреникот е должен веднаш да ја констатира записнички, ако по негова проценка не го минува износот од 500 евра, а ако таа го надминува тој износ обврзан е веднаш да го извести осигурувачот. Ако превозот или преносот се врши со превозни средства кои не се на осигуреникот, штетата треба да се констатира во присуство на возачот според условите по договорот за превоз. Оштетното побарување по основ на осигурувањето се поднесува писмено. Кон барањето се приложува: полиса за осигурување, оригинален превозен документ, записник за утврдување на штетата, фактура за осигурениот товар или друг доказ за вредноста на товарот и други докази за платени споредни трошоци во врска со стоката, ако се осигурани зависните трошоци, како и други докази за причината и висината на настанатата штета. Со поднесувањето на оштетното барање, осигуреникот до компанијата за осигурување доставува и документ за пренос на своите права кои ги има спрема лицата одговорни за штетата (цесија).

2. Мерки на безбедност и заштита при работа

Безбедноста и заштитата при работа во современото работење и извршувањето на секојдневните работни задачи, должности и обврски се наметнува како императив кај менаџментот и раководството на секоја организација. Оваа област во Република Македонија е нормирана со законски акт со кој се утврдуваат мерките за безбедност и здравје при работа, обврските на работодавачот и правата и обврските на вработените од областа на безбедноста и здравјето при работа, како и превентивните мерки против професионалните ризици, отстранувањето на ризичните фактори за несреќа, информирање, консултирање, обука на работниците и нивните претставници и нивно учество во планирањето и преземањето на мерки за безбедност и здравје при работа.¹⁰³

Мерките на безбедност и заштита при работа се особено значајни во безбедносниот сектор. Вработените – лицата од безбедносниот персонал мора да бидат во целост психо-физички подготвени, со оглед на специфичноста на задачите кои ги извршуваат. За таа цел покрај првичните здравствени прегледи при лиценцирањето и вработувањето на лица во безбедносниот сектор, неопходни се континуирани прегледи заради следење на состојбата со здравјето на секое лице.

Мерките на прва помош треба да ги знае секое лице од безбедносниот персонал кое е вклучено во обезбедувањето при транспорт на пари, затоа што голема е веројатноста од извршување на напади врз нив при процесот на пренос и настанување на повреди.

Познавањата од противпожарната заштита се исто така важни во оваа област, особено поради фактот што транспортот на пари многу често се врши со возила, а при нападите што се вршат врз нив поради употребата на огнено оружје или други средства голема е веројатноста од појава на пожари.

Личната опрема на секое лице од безбедносниот персонал е важна мерка кај обезбедувањето на транспортот на пари. Секое лице е должно да се грижи за исправноста на неговата лична опрема и средства за работа, не само затоа што тоа е дел од одговорноста и дисциплината на секој вработен, туку и поради тоа што станува збор за мерки од кои постојано зависи нивниот живот. Тука пред сè, влегуваат личното огнено оружје на секој од вработените, работната униформа, заштитниот елек (панцирот непробоен од пиштолска муниција и муниција од автоматско оружје) и другите средства кои ги користат при обезбедувањето.

Сите овие мерки на безбедност и заштита при работа се применуваат заради проценка, избегнување и справување со ризиците и опасните состојби кои се јавуваат во процесот на извршување на безбедносните задачи. Секое лице од овој сектор има должност и обврска да ги познава ваквите мерки и да се грижи за нивна примена во практичното работење, бидејќи тоа е за општо добро на сите.

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА И ПРЕПОРАКИ

Генералната цел на прирачникот беше да се даде научна дескрипција и објаснување на обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки во Република Македонија преку неговите оперативно-превентивни аспекти. Таквото проучување наложи да се разгледа начинот на уредување во европските земји, законската рамка за вршење обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки во Република Македонија, субјектите кои го вршат, планирањето и начинот на обезбедување, ризичните и опасни состојби со кои се соочува овој процес, нападите врз возилата со кои се врши транспортот на пари и превентивните аспекти.

Во Република Македонија агенциите за приватно обезбедување нудат услуга на обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, но не сите ја извршуваат на ист начин. При реализирање на овој процес е потребно посебно знаење, вештини и искуство кај работниците за обезбедување, како и посебни услови, во смисла на специјални возила за транспорт и поседување на огнено оружје. Ризикот при обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки е многу висок и справувањето со него не трпи импровизации, така што агенциите за приватно обезбедување мора да го реализираат овој процес според позитивните законски правила и прописи, темелно да пристапуваат на секој посебен транспорт, без можност тоа да им премине во рутинска активност.

Практичната цел на прирачникот беше да се дојде до конкретни решенија и предлози за безбедно транспортирање и пренесување на парите и другите вредности, справување и контрола на ранливостите и намалување и поефикасно откривање на нападите врз возилата со кои се врши транспортот.

Заради ефикасна, ефективна, квалитетна и професионална реализација на обезбедувањето на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки од страна на агенциите за приватно обезбедување, работниците за приватно обезбедување особено треба да знаат:

- што претставува обезбедувањето при транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки и законските основи за негово спроведување;
- на кој начин се врши безбедносна проценка, идентификација на ризиците и другите опасни состојби, кој и како ги изработува плановите за обезбедување при транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки, начинот на кој се формираат тимовите за обезбедување и задачите и активностите на секој од членовите на тимот;

- начините на реализација на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки – тактиките и техниките при процесот на обезбедување;
- како да комуницираат при реализацијата на обезбедувањето;
- кои и какви безбедносни мерки можат да се преземат при секое обезбедување при транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки;
- како да реагираат во непредвидени ситуации согласно улогата што ја имаат во тимот за обезбедување при транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки.

Анализирањето на нападите врз транспортот на пари и други вредности придонесува да се препознаат недостатоците, пропустите и слабостите во начинот на обезбедување, но и мерките за заштита при работа кои се преземаат од страна на претпоставените. Со тоа се создава подлога за подобрување и создавање на поефикасни и поефективни начини на планирање и реализирање на самиот транспорт на пари и други вредносни пратки. Успешен транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки може да постои доколку тој се врши целосно професионално, на плански и организиран начин и доколку се почитуваат следниве правила:

- изработување на план за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки (вклучувајќи ја и безбедносната проценка) кој ги содржи сите аспекти на транспортот од почетната точка (местото на тргнување) до крајната точка (местото на испорака);
- парите и вредносните пратки треба да бидат транспортирани со специјални транспортни (блиндирани) возила, со точно определено место каде ќе бидат сместени парите. Возилата мора да бидат целосно технички исправни, со вграден алармен уред и радио врска за комуникација со центарот за обезбедување и надзор во агенцијата за приватно обезбедување;
- возилото мора да се движи со константна брзина и таа да изнесува 50-70 километри/час во населено место и 80-120 километри/час на отворен пат, која се смета за оптимална и безбедна брзина за оваа намена;
- доколку при транспортот на пари учествуваат повеќе возила, треба да се вози без да се дозволи уфрлување на други возила помеѓу нив. Возилата треба да се движат синхронизирано, со иста брзина, а при нивно запирање тие секогаш да бидат едно зад друго;
- во текот на возењето, возачот треба да внимава за некои сомнителни активности на патот и да проверува дали некој го следи во-

зилото со парите, дали некое возило или лице оди зад нив подолго време, особено да внимава на раскрсници, мостови, тунели, места на кои се работи на патот и сл., на кои е можно да дојде до некое загрозување;

- при земање или предавање на парите и другите вредности од и во возилото или од и во објектот, треба да се почитуваат безбедносните процедури во зависност од бројот на вклучени лица, формацијата која се применува, пристапноста до објектот и сл.;
- при евентуални инциденти и кога е неопходна употребата на огнено оружје, секогаш треба да се води сметка да не се доведат во опасност животите на други лица, особено ако напаѓачите бегаат кон толпа на луѓе при што оружјето не смее да биде употребено.

Мерките на безбедност и заштита при работа се особено значајни во безбедносниот сектор, а се однесуваат на:

- целосна психо-физичка подготвеност;
- познавање на мерките на прва помош;
- познавање на противпожарната заштита;
- исправност на личната опрема и средства за работа.

Мерките на безбедност и заштита при работа мора да се применуваат заради проценка, избегнување и справување со ризиците и опасните состојби кои се јавуваат во процесот на извршување на безбедносните задачи. Секое лице од овој сектор има должност и обврска да ги познава превентивните заштитни мерки и да се грижи за нивна примена во практичното работење, бидејќи тоа е за општо добро на сите.

Придржувањето до строго определениот начин на чување, складирање, пакување и транспортирање на парите, овозможува безбедност, како на парите, така и на лицата кои се задолжени за нивно чување. На тој начин се сведуваат на минимум или се неутрализираат целосно ризиците од напад врз припадниците на безбедносниот персонал и одземање на паричните средства.

РЕФЕРЕНЦИ

¹ Службен весник на Република Македонија бр. 80/1999

² Службен весник на Република Македонија бр. 66/2007 и 51/2011

³ Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012

⁴ Службен весник на Република Македонија бр. 164/2013 и 55/2016

⁵ чл. 1, Закон за приватно обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016)

⁶ чл. 7, ст. 9, исто

⁷ Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 21

⁸ Roger, A., C.: *Risk Management for Security Professionals*, Butterworth-Heinemann, Elsevier Inc, 1999, стр. 4

⁹ *A comparative Overview of the Legislations Governing the Cash in Transit Private Industry in the 15 EU Members*, Final Report of a CoESS/UNI-Europa joint Report funded by the European Commission, October 2004, p. 7

¹⁰ за овој поим повеќе на http://www.adnas.com/applications/faqs_for_cash_in_transit

¹¹ дефинициите се наведени според *Scope of Analysis in View of the Comparative Study of CIT Legislation within 25 EU Member States*, Access Conditions to the Profession of CIT Persons and Companies, Tables Cash in Transit Legislation, Legal Definition, May, 2006

¹² *Scope of Analysis in View of the Comparative Study of Cash in Transit Legislation within 25 EU Member States*, Overview of the Legislations Governing Cash in Transit (Private Security) in 10 New EU Member States Who Joined EU on 1st May 2004, 2006, *A Comparative Overview of the Legislations Governing the Cash in Transit Private Industry in the 15 EU Members*, Final Report of a CoESS/UNI-Europa joint Report funded by the European Commission, October 2004, *Scope of Analysis in View of the Comparative Study of CIT Legislation within 25 EU Member States*, Access Conditions to the Profession of CIT Persons and Companies, Tables Cash in Transit legislation, Legal definition, May, 2006

¹³ *EU White Paper on Professional cross-border transportation of Euro cash by road between member states in Euro area EPC suggestions* (Approved by the Plenary on 16 December 2009) Doc. EPC485-09 Version 1.0, стр. 2

¹⁴ European Commission, Brussels, 14.7.2010, SEC(2010) 878, Volume III/V, Commission staff working document, *Impact Assessment, accompanying document to the Proposal for a Regulation (EU) of the European Parliament and of the Council No xx/yy on the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States*, and the *Proposal for a Council Regulation (EU) No zz/yy concerning the extension of the scope of Regulation (EU) of the European Parliament and of the Council No xx/yy concerning the professional cross-border transportation of euro cash by road between euro-area Member States*, {COM(2010)377 final}, {SEC(2010) 877final}, стр. 23-24

¹⁵ *Regulation (EU) No 1214/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States*

¹⁶ Подетални информации за оваа Конфедерација на нејзината официјална интернет страница <http://www.coess.org>

¹⁷ Подетални информации за оваа Асоцијација на нејзината официјална интернет страница <http://www.esta-cash.eu>

¹⁸ Подетални информации за оваа Асоцијација на нејзината официјална интернет страница <http://www.euricpa.org>

¹⁹ EURICPA – European Intelligent Cash Protection Association: *Why use the technology?*, преземено од http://www.euricpa.org/pdf/technology_benefit.pdf

²⁰ Тумановски, Д. со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 160

²¹ чл. 7, ст. 9, Закон за приватно обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016)

²² чл. 2, ст. 1, Правилник за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки (Службен весник на Република Македонија бр. 89/2013)

²³ чл. 2, ст. 2, исто

²⁴ чл. 3, ст. 1, исто

²⁵ чл. 3, ст. 2, исто

²⁶ чл. 2, ст. 3, исто

²⁷ Службен весник на Република Македонија бр. 32/2013

²⁸ чл. 2, Правилник за начинот на вршење на обезбедување на транспорт на пари и вредности (Службен весник на Република Македонија бр. 32/2013)

²⁹ Министерство за внатрешни работи, Биро за јавна безбедност, Центар за обука: *Вонредно обезбедување – обезбедување на транспорт на пари и други вредности*, Прирачник за слушатели, 2009

³⁰ Доревски, З.: *Обезбедување*, Практикум, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2004, стр. 233

³¹ за ова подетални информации во Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 104 и во Тумановски, Д., со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 160

³² чл. 5 ст. 1 т. 9, Закон за полиција (Службен весник на Република Македонија бр. 114/2006, 6/2009, 145/2012, 41/2014)

³³ чл. 160, Правилник за начинот на вршење на полициските работи (Службен весник на Република Македонија бр. 149/2007)

³⁴ чл. 3, Правилник за начинот на вршење на обезбедување на транспорт на пари и вредности (Службен весник на Република Македонија бр. 32/2013)

³⁵ чл. 4, исто

³⁶ чл. 5, исто

³⁷ чл. 6, исто

³⁸ чл. 8, Закон за приватно обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016)

³⁹ Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 21

⁴⁰ чл. 9, Закон за приватно обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016)

⁴¹ чл. 10, исто

⁴² чл. 35, ст. 1, исто

⁴³ Бакрески, О., Ванковска, Б., Стојановски, Д., Деаноска-Трендафилова, А., Славески, С., Кузев, С., Герасимоски, С.: *Коментар на Законот за приватно обезбедување*, Комора на Република Македонија за приватно обезбедување, Скопје, 2014, стр. 102

⁴⁴ чл. 36, Закон за приватно обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 166/2012, 164/2013, 55/2016)

⁴⁵ чл. 37, исто

⁴⁶ чл. 73, исто

⁴⁷ Стаменковски, А.: *Менаџмент со одбраната*, ТНИД „Гурѓа“, Скопје, 2004, стр. 213-224

⁴⁸ Талијан, М.: *Руковођење унутрашњим пословима*, Виша школа унутрашњих послова, Београд, 2004, стр. 99, наведено според Марић, М., Шарић, Б.: *Планирање – дјелатност руковођења у полицији, Безбједност, полиција, граѓани*, Висока школа унутрашњих послова, Бања Лука, година VI, број 3-4/10, 587-599, стр. 590

⁴⁹ Стаменковски, А.: *Менаџмент со одбраната*, ТНИД „Гурѓа“, Скопје, 2004, стр. 230-231

⁵⁰ според Шопов, Д., Атанасова, М.: *Управление на човеешките ресурси*, Тракија-М, Софија, стр. 71-72, наведено во Петровски, Д.: *Менаџмент со човечки ресурси*, Битола, 2007, стр. 133

⁵¹ Марић, М., Шарић, Б.: *Планирање – дјелатност руковођења у полицији, Безбједност, полиција, граѓани*, Висока школа унутрашњих послова, Бања Лука, година VI, број 3-4/10, 587-599, стр. 590-591

⁵² за факторите кои влијаат врз обезбедувањето повеќе во: Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 104-105

⁵³ чл. 4 и 5, Правилник за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки (Службен весник на Република Македонија бр. 89/2013)

⁵⁴ Тумановски, Д. со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 161

⁵⁵ чл. 12 и 13, Правилник за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки (Службен весник на Република Македонија бр. 89/2013)

⁵⁶ Бакрески, О.: *Основи на безбедносниот менаџмент*, Филозофски факултет, Скопје, 2011, стр. 107

⁵⁷ Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 104-105

⁵⁸ Според Министерство за внатрешни работи, Биро за јавна безбедност, Центар за обука: *Тактики и техники при обезбедување на транспорт на пари и други вредности*, Прирачник за слушатели, 2009

⁵⁹ чл. 24 ст. 1 т. 1, 2, 8, Уредба за личностите и објектите што се обезбедуваат, видовите на мерки и активностите и степените на обезбедување (Службен весник на Република Македонија бр. 88/2007)

⁶⁰ Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 106

-
- ⁶¹ чл. 141, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата (Службен весник на Република Македонија бр. 169/2015)
- ⁶² Петровски, Д.: *Менаџмент со човечки ресурси*, Битола, 2007, стр. 299-300
- ⁶³ чл. 6-14, Правилник за начинот на вршење на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки (Службен весник на Република Македонија бр. 89/2013)
- ⁶⁴ Тумановски, Д. со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 162
- ⁶⁵ Адаптирано според примарно развиениот транспортен циклус на Британската компанија за транспорт на пари, прикажано на <http://www.loomis.co.uk/our-solutions/cash-in-transit.html>
- ⁶⁶ Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот: *Прирачник за оспособување и полагање на стручен испит за вршење на работите на обезбедување на лица и имот*, Скопје, 2008, стр. 91 и Тумановски, Д. со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 139
- ⁶⁷ Наведено според *Preventing armed robbery*, стр. 7-10, преземено од <http://www.retailindustrynetwork.com/RETAIL%20SECURITY%20-%20Preventing%20Armed%20Robberies.pdf>
- ⁶⁸ За ризиците повеќе кај: Спасески, Ј., Николовски, М., Герасимоски, С.: *Безбедносни системи – прилог кон учењето за безбедносните системи*, Скопје, 2010
- ⁶⁹ Георгиева, Л.: *Менаџирање на ризици*, Филозофски факултет, Скопје, 2006, стр. 81-83
- ⁷⁰ чл. 3, ст. 1, т. 9, Закон за безбедност и здравје при работа (Службен весник на Република Македонија бр. 92/2007, 136/2011, 23/2013, 25/2013, 137/2013, 164/2013, 158/2014, 15/2015, 129/2015, 192/2015, 30/2016)
- ⁷¹ Спасески, Ј., Аслимоски П., Герасимоски, С.: *Приватна безбедност*, Ун. „Св Климент Охридски“, Полициска академија – Скопје, Факултет за туризам и угостителство – Охрид, Скопје-Охрид, 2008, стр. 109
- ⁷² Доревски, З.: *Обезбедување, практикум*, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2004, стр. 36
- ⁷³ Кековиќ, З., Бакрески, О., Стефаноски, С., Павловиќ, С.: *Планирање и проценка на ризик во функција на заштита на лица, имот и работење*, Комора на Република Македонија за приватно обезбедување, Скопје, 2016, стр. 147
- ⁷⁴ Според Министерство за внатрешни работи, Биро за јавна безбедност, Центар за обука: *Вонредно обезбедување – обезбедување на транспорт на пари и други вредности*, Прирачник за слушатели, 2009
- ⁷⁵ Квигин, Т.: *Да се види невидливото, Разузнавањето за националната безбедност во несигурно време*, Магор, Скопје, 2009, стр. 25
- ⁷⁶ Peltier, R., T., Peltier, J., Blackley, J.: *Information Security Fundamentals*, CRC Press LLC, Florida, 2005, стр. 187
- ⁷⁷ Георгиева, Л.: *Менаџирање на ризици*, Филозофски факултет, Скопје, 2006, стр. 80
- ⁷⁸ Sjoberg, L.: Risk perceptions: Taking on societal salience, *Threat politics, New perspectives on security, risk and crisis management*, Ashgate, 2001, стр. 21, наведено во Георгиева, Л.: *Менаџирање на ризици*, Филозофски факултет, Скопје, 2006, стр. 80
- ⁷⁹ Овие енциклопедиски објаснувања се преземени од <http://www.askoxford.com>, <http://www.merriam-webster.com>, <http://www.thefreedictionary.com>

⁸⁰ Кековиќ, З., Бакрески, О., Стефаноски, С., Павловиќ, С.: *Планирање и процена на ризик во функција на заштита на лица, имот и работење*, Комора на Република Македонија за приватно обезбедување, Скопје, 2016, стр. 73

⁸¹ За загрозувањата повеќе кај: Спасески, Ј., Николовски, М., Герасимоски, С.: *Безбедносни системи – прилог кон учењето за безбедносните системи*, Факултет за безбедност, Скопје, 2010

⁸² Доревски, З.: *Обезбедување*, практикум, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2004, стр. 36

⁸³ Квигин, Т.: *Да се види невидливото, Разузнавањето за националната безбедност во несигурно време*, Магор, Скопје, 2009, стр. 26

⁸⁴ Доревски, З.: *Обезбедување*, практикум, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2004, стр. XVIII

⁸⁵ Алексиќ, Ж., Шкулиќ, М., Жарковиќ, М.: *Лексикон криминалистике*, Београд, 2004, стр. 191

⁸⁶ Според Министерство за внатрешни работи, Биро за јавна безбедност, Центар за обука: *Тактики и техники при обезбедување на транспорт на пари и други вредности*, Прирачник за слушатели, 2009

⁸⁷ Кривичен законик на Република Македонија (Службен весник на Република Македонија бр. 37/1996, 80/1999, 04/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 07/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011 – две измени и дополнувања, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015, и Одлуки на УСРМ бр. 220/2000, 210/2001, 206/2003, 228/2005)

⁸⁸ Дел од податоците се наведени според истражувањето спроведено за потребите на магистерскиот труд со наслов Обезбедување на транспорт на пари во Република Македонија – превентивно-оперативни аспекти од Кире Бабаноски, одбранет на Факултетот за безбедност – Скопје на 03.06.2011. Во него се истражувани кривично-правните, криминолошко-виктимолошките и криминалистичко-оперативните карактеристики на нападите врз возилата за транспорт на пари во Република Македонија во периодот од 2005 до 2010 година. Карактеристиките кои се испитувани за секој од нападите поединечно се: датум, ден, време, место, број на сторители, откриени сторители и помагачи, употребено огнено оружје, штета (во милиони евра), осигуреност на средствата, сопственик на средствата, вршител на транспортот, број на лица во транспортот, жртви (повредени, убиени) и фаза од постапката во која се наоѓа конкретниот предмет.

⁸⁹ чл. 3, ст. 1, т. 4, Закон за безбедност и здравје при работа (Службен весник на Република Македонија бр. 92/2007, 136/2011, 23/2013, 25/2013, 137/2013, 164/2013, 158/2014, 15/2015, 129/2015, 192/2015, 30/2016)

⁹⁰ Мајсторовиќ, Е.: *Транспорт на пари во Европа, Нови концепти до подобра заштита*, Стручен магазин за комплетни безбедносни решенија, Заштита, A&S Adria, бр. 50, октомври 2010, стр. 82-83

⁹¹ Изјава на Валериј Грибанов, извршен директор на компанијата Intel Security System во Русија

⁹² Појата, А.: *Правила за транспорт на пари, Возилата за транспорт на пари мора да имаат врвна опрема*, Стручен магазин за комплетни безбедносни решенија, Заштита, A&S Adria, бр. 11, февруари 2007, стр. 48-49

⁹³ *Regulation (EU) No 1214/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 November 2011 on the professional cross-border transport of euro cash by road between euro-area Member States*

⁹⁴ За GPS подетални информации на <http://www.trimble.com/gps/index.shtml> и <http://www.u-blox.com/images/stories/Resources/gps-x-00001.pdf>

⁹⁵ Наведено според *Biometrics in Cash-In-Transit*, преземено од <http://andymccormack.com/Downloads/Biometrics%20in%20CIT%202.pdf>

⁹⁶ За овие системи подетални информации на <http://www.shopsafe.ch/engl/das-sicherheitskonzept/tinteneinfaerbung/index.php>

⁹⁷ Преземено од http://www.adnas.com/applications/faqs_for_cash_in_transit

⁹⁸ Banknote Watch е партнерство меѓу производителите/инсталатерите и корисниците на системите за боење на парите – Владата и Полицијата во Велика Британија. За превентивната активност на оваа иницијатива, повеќе на

<http://www.banknotewatch.org:8080/banknotewatch/WebObjects/Banknotewatch.woa>

⁹⁹ за безбедносните куфери и ташни како акустични и техничко-хемиски стапици во Ангелески, М.: *Криминалистичка тактика I*, Прв приватен универзитет – ФОН, Скопје, 2007, стр. 166-167

¹⁰⁰ Тумановски, Д. со група автори: *Обезбедување на лица и имот*, Прирачник за полагање на стручен испит, Комора на Република Македонија за обезбедување на лица и имот, Скопје, 2001, стр. 162

¹⁰¹ All Service Sicherheitsdienste GmbH, компанија која на германскиот пазар вработува повеќе од 1.000 лица и има годишен обрт од 23 милиони евра. Ваквата пионерска понуда на германскиот пазар по само неколку месеци постоење забележала пораст на побарувачката од дури 300 %.

¹⁰² Податоците се преземени од официјалните интернет страници на неколку осигурителни компании во Република Македонија

¹⁰³ чл. 1, Закон за безбедност и здравје при работа (Службен весник на Република Македонија бр. 92/2007, 136/2011, 23/2013, 25/2013, 137/2013, 164/2013, 158/2014, 15/2015, 129/2015, 192/2015, 30/2016)

- П Р И Л О Ж И -

ОПЕРАТИВЕН ПЛАН
за спроведување на транспорт на пари и други вредносни пратки

1. _____
име и презиме на работник за обезбедување
одговорен за спроведување на оперативниот план

2. _____
име и презиме на овластен работник за обезбедување
задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____
име и презиме на останати работници за обезбедување на транспортот

- посебно опремено возило за вршење на транспортот:

марка _____
број на регистарски табlici _____

- други возила со кои се врши транспортот:

марка _____
број на регистарски табlici _____

марка _____
број на регистарски табlici _____

- почетна дестинација (место на отпочнување) на транспортот

- крајна дестинација (место на завршување) на транспортот

- траса на движење по која ќе се одвива транспортот

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

- резервна траса на движење по која ќе се одвива транспортот

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

- начин на комуникација со Центарот за обезбедување и надзор

шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____
шифра _____ = _____

- вид на вооружување кое ќе се користи при транспортот

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

- друга опрема која ќе се користи при транспортот

вид на радио врска _____
број на радио врски _____
бројеви на мобилни телефони _____
друга опрема _____

*** потребни мерки и начин на постапување на работниците за обезбедување во исклучителни случаи при вршење на транспортот (грабеж, сообраќајна незгода, напад на возило, расипување на возило, контрола од страна на полиција и др.)**

Забелешка

Место

Датум

име, презиме и потпис на
одговорното лице во
Агенцијата за приватно обезбедување

М.П.

НАРЕДБА
за спроведување на транспорт на пари и други вредносни пратки

1. _____
име и презиме на работник за обезбедување
одговорен за спроведување на оперативниот план

2. _____
име и презиме на овластен работник за обезбедување
задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____
име и презиме на останати работници за обезбедување на транспортот

- посебно опремено возило за вршење на транспортот:

марка _____
број на регистарски табlici _____

- други возила со кои се врши транспортот:

марка _____
број на регистарски табlici _____

марка _____
број на регистарски табlici _____

- почетна дестинација (место на отпочнување) на транспортот

- крајна дестинација (место на завршување) на транспортот

- траса на движење по која ќе се одвива транспортот

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

- резервна траса на движење по која ќе се одвива транспортот

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

→ _____

- вид на вооружување кое ќе се користи при транспортот

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

марка _____
модел _____
сериски број _____
калибар на муниција _____

- друга опрема која ќе се користи при транспортот

вид на радио врска _____
број на радио врски _____
бројеви на мобилни телефони _____
друга опрема _____

Место

Датум

име, презиме и потпис на
одговорното лице во
Агенцијата за приватно обезбедување

М.П.

НАРЕДБА
за спроведување на пренос на пари и други вредносни пратки

1. _____
име и презиме на работник за обезбедување
одговорен за спроведување на оперативниот план
2. _____
име и презиме на овластен работник за обезбедување
задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
име и презиме на останати работници за обезбедување на преносот

ПРЕНОС СО ВОЗИЛО:

марка _____
број на регистарски табlici _____

- почетна дестинација (место на отпочнување) на преносот

- крајна дестинација (место на завршување) на преносот

- траса на движење по која ќе се одвива преносот

→ _____
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____

- резервна траса на движење по која ќе се одвива преносот

→ _____
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____

**ПРЕНОС СО РАБОТНИЦИ ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ
БЕЗ КОРИСТЕЊЕ НА ВОЗИЛО:**

- почетна дестинација (место на прием) на преносот

- крајна дестинација (место на предавање) на преносот

- вид на вооружување кое ќе се користи при преносот

марка _____

модел _____

сериски број _____

калибар на муниција _____

марка _____

модел _____

сериски број _____

калибар на муниција _____

марка _____

модел _____

сериски број _____

калибар на муниција _____

- друга опрема која ќе се користи при преносот

вид на радио врска _____

број на радио врски _____

бројеви на мобилни телефони _____

друга опрема _____

Место

име, презиме и потпис на

одговорното лице во

Датум

Агенцијата за приватно обезбедување

М.П.

ПИСМЕН ИЗВЕШТАЈ
за спроведен транспорт на пари и други вредносни пратки

- време на отпочнување на транспортот _____
- време на завршување на транспортот _____

1. _____
име и презиме на работник за обезбедување
одговорен за спроведување на наредбата за транспорт

2. _____
име и презиме на овластен работник за обезбедување
задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____
име и презиме на останати работници за обезбедување на транспортот

- вкупно ангажирани работници за обезбедување _____

- број на остварени работни часови при транспортот _____

- траса на движење на транспортот
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____

- број на возила _____

- вкупно остварени километри со возилата _____

*** проблеми кои се појавиле при транспортот**

*** преземени мерки за надминување на проблемите**

Место

име, презиме и потпис на
одговорниот работник за
спроведување на наредбата за транспорт

Датум

М.П.

ПИСМЕН ИЗВЕШТАЈ
за спроведен пренос на пари и други вредносни пратки

- време на отпочнување на преносот _____
- време на завршување на преносот _____

1. _____
име и презиме на работник за обезбедување
одговорен за спроведување на наредбата за пренос

2. _____
име и презиме на овластен работник за обезбедување
задолжен за примопредавање на парите и другите вредносни пратки

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____
име и презиме на останати работници за обезбедување на преносот

- вкупно ангажирани работници за обезбедување _____

- број на остварени работни часови при преносот _____

ПРЕНОС СО ВОЗИЛО:

- траса на движење на преносот
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____
→ _____

- број на возила _____

- вкупно остварени километри со возилата _____

**ПРЕНОС СО РАБОТНИЦИ ЗА ОБЕЗБЕДУВАЊЕ
БЕЗ КОРИСТЕЊЕ НА ВОЗИЛО:**

- почетна дестинација (место на прием) на преносот

- крајна дестинација (место на предавање) на преносот

*** проблеми кои се појавиле при транспортот**

*** преземени мерки за надминување на проблемите**

Место

име, презиме и потпис на

Датум

одговорниот работник за
спроведување на наредбата за пренос

М.П.

Извадок од рецензијата

„...Трудот „Прирачник за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки“ од авторите д-р Кире Бабаноски, д-р Ице Илијевски и д-р Злате Димовски е напишан на јасен, лесен и разбирлив стил, современо конципиран и со солидна теоретска фундираност од аспект на образложување на процесот на овој вид на транспорт, како важен сегмент во рамките на приватното обезбедување.

Иако, секој дел од трудот претставува логична издвоена целина, деловите се меѓусебно поврзани, затоа што обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки е континуиран процес кој се одвива низ неколку фази кои се зависни една од друга. Во прирачникот детално и сеопфатно се прикажуваат и објаснуваат сите аспекти на различните чекори и фази во текот на транспортниот циклус, како и специфичностите во рамките на процесот на неговото обезбедување. Начинот на обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки во трудот во целост е разработен следејќи ги позитивните законски прописи во Република Македонија, надополнет со надорзувачки елементи при спроведувањето на оваа дејност во развиените земји.

Овој прирачник е вреден примерок со кој се обогатува фондот на публикации во областа на приватната безбедност во Република Македонија. Прирачникот ќе биде од огромна помош како основно и главно чтиво за стручњациите од областа на обезбедувањето на транспортот и преносот на пари и други вредносни пратки, односно менаџерите во агенциите за приватно обезбедување, одговорните лица во нив за изработка на планот, како и за работниците за обезбедување кои се задолжени за непосредно спроведување на процесот. Преку неговото користење ќе се даде придонес кон зголемување на квалитетот во спроведувањето на процесот на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки и нивно правилно обезбедување.

Врз основа на изнесената оценка за содржината, карактеристиките и квалитетот, трудот во целост ги задоволува критериумите и барањата за објавување како прирачник во структурата...”

проф. д-р Борис Мургоски, с.р.

CIP – Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека „Св. Климент Охридски“ Скопје

XXX.XXX.X(XXX.X)
XXX.XXX.X(XXX.X)

ПИРАЧНИК за обезбедување на транспорт и пренос на пари и други вредносни пратки / Кире Бабаноски ... [и др.]. – Скопје: Комора на Република Македонија за приватно обезбедување, 2016. – 113 стр.; 24 см

Фусноти кон текстот. – Автори: Кире Бабаноски, Ице Илијевски, Злате Димовски. – Библиографија: стр. 89-93

ISBN XXX-XXX-XXXXX-X-X

1. Бабаноски, Кире [автор]

а) Приватно обезбедување б) Обезбедување на транспорт на пари – Развој – Македонија

COBISS.MK-ID XXXXXXXX

П Р И Р А Ч Н И К
ЗА
ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТ И ПРЕНОС
НА ПАРИ И ДРУГИ ВРЕДНОСНИ ПРАТКИ

*

ИЗДАВАЧ



КОМОРА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
ЗА ПРИВАТНО ОБЕЗБЕДУВАЊЕ

ул. 50та Дивизија, бр. 34
1000 Скопје, Република Македонија
www.obezbeduvanje.org.mk
info@obezbeduvanje.org.mk

*

ЗА ИЗДАВАЧОТ

Верица МИЛЕСКА СТЕФАНОВСКА
Претседател
на Комората на Република Македонија за приватно обезбедување

*

АВТОРИ

доц. д-р Кире БАБАНОСКИ
доц. д-р Ице ИЛИЈЕВСКИ
проф. д-р Злате ДИМОВСКИ

*

РЕЦЕНЗЕНТ

проф. д-р Борис МУРГОСКИ

*

КОРИЦА

Александар СТЕФАНОВСКИ

*

КОМПЈУТЕРСКА ОБРАБОТКА

доц. д-р Кире БАБАНОСКИ

*

ЛЕКТОР

м-р Даниела ТАКЕВА

*

ТИРАЖ

400 примероци

- АВТОРИТЕ -

д-р КИРЕ БАБАНОСКИ

Кире Б. Бабаноски е роден на 05.03.1987 година во Прилеп. Докторирал на Факултетот за безбедност – Скопје при Универзитетот „Св. Климент Охридски“ – Битола и се стекнал со научна титула доктор на науки од областа на безбедноста. Во моментот е доцент на Факултетот за безбедносни науки при МИТ Универзитет – Скопје.



д-р ИЦЕ ИЛИЈЕВСКИ

Ице Н. Илијевски е роден на 29.06.1986 година во Битола. Докторирал на Факултетот за безбедност – Скопје при Универзитетот „Св. Климент Охридски“ – Битола и се стекнал со научна титула доктор на науки од областа на безбедноста. Во моментот е доцент на Факултетот за безбедност – Скопје при Универзитетот „Св. Климент Охридски“ – Битола.



д-р ЗЛАТЕ ДИМОВСКИ

Злате С. Димовски е роден на 02.10.1966 година во Битола. Докторирал на Институтот за социолошки и политичко-правни истражувања при Универзитетот „Св. Кирил и Методиј“ – Скопје и се стекнал со научна титула доктор по социолошки науки. Во моментот е редовен професор на Факултетот за безбедност – Скопје при Универзитетот „Св. Климент Охридски“ – Битола.

