

CASH

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

APERÇU DES LOIS RÉGULANT LE **TRANSPORT DE FONDS** (SÉCURITÉ PRIVÉE) DANS LES 10 NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE QUI ONT REJOINT L'UNION EUROPÉENNE LE 1ER MAI 2004

**ANALYSE CADRE EN VUE DE L'ÉTUDE COMPARATIVE DE
LA LÉGISLATION SUR LE TRANSPORT DE FONDS AU SEIN
DES 25 ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE**

CI

T A B L E D E S M A T I È R E S

INTRODUCTION

| | |
|-------------------------------|----|
| ▶ Contexte et objectifs ----- | 37 |
| ▶ Méthodologie ----- | 39 |
| ▶ Structure du rapport ----- | 41 |

LES CONDITIONS D'ACCÈS POUR LES DIRECTEURS, EMPLOYÉS ET ENTREPRISES

| | |
|--|----|
| ▶ Définition légale du CIT ----- | 44 |
| ▶ Types de licence ----- | 45 |
| ▶ Formation ----- | 47 |
| ▶ Conditions liées à l'âge ----- | 49 |
| ▶ Sanctions ----- | 49 |
| ▶ Possession et port d'armes à feu ----- | 50 |

MODALITÉS D'EXÉCUTION D'ACTIVITÉS DE TRANSPORT DE FONDS

| | |
|---|----|
| ▶ Modalités relatives à la nature des biens transportés ----- | 52 |
| ▶ Spécifications techniques des véhicules ----- | 52 |
| ▶ Système de repérage ----- | 52 |
| ▶ Moyens de communication ----- | 53 |
| ▶ Signalisation ----- | 53 |
| ▶ IBNS (Systèmes intelligents de neutralisation des billets) ----- | 53 |
| ▶ Armes à feu ----- | 54 |
| ▶ Convoyeurs de fonds ----- | 54 |
| ▶ Obligations devant être remplies par le client ----- | 56 |
| ▶ Code de la route ----- | 57 |
| ▶ Locaux des entreprises de transport de fonds ----- | 57 |
| ▶ Obligations vis-à-vis de la police ----- | 57 |
| ▶ Lois propres aux états ----- | 58 |
| ▶ Lois propres aux États permettant la traversée d'un territoire par un véhicule de transport de fonds étranger (membre de l'UE ou non) ----- | 58 |

INCIDENTS EN SERVICE

| | |
|-----------------------------|----|
| ▲ Suivi psychologique ----- | 59 |
| ▲ Protection sociale ----- | 59 |

CONTRÔLE ET SANCTIONS

| | |
|--------------------------------|----|
| ▲ Organismes de contrôle ----- | 60 |
| ▲ Nature des sanctions ----- | 60 |
| ▲ Perte de la licence ----- | 60 |

| | |
|--|-----------|
| SYNOPSIS ET CONCLUSIONS FINALES ----- | 61 |
|--|-----------|

INTRODUCTION

▾ CONTEXTE ET OBJECTIFS

Une étude préalable “Une étude comparatif des législations régulant l’industrie privée de transfert de fond dans les 15 États membres de l’Union européenne” a déjà été menées par les partenaires sociaux pour l’industrie de la sécurité privée, UNI-Europa (pour les syndicats) et CoESS (pour les employés) en 2004, ceci grâce au support financier de la commission européenne - emploi, affaires sociales et égalités des chances.

Le présent rapport contient le résumé final de l’étude de suivi du rapport précité et est donc intitulé: “Un aperçu comparatif des lois régulant l’industrie privée de transport de fonds au sein des 25 États membres de l’Union européenne”.

A quoi nous attendons-nous?

En tant qu’étude progressive, ce rapport se concentre sur la loi relative au transport de fonds dans les 10 États membres ayant rejoint l’Union européenne le 1^{er} mai 2004. En tant qu’étude de suivi, tous les participants des 15 États membres de l’Union européenne à la première étude sur le transport de fonds ont été invités à mettre à jour leurs données.

Il doit être clair que la présente étude n’a pour but que de fournir un aperçu de la législation existante dans les 25 États membres de l’UE.

- La situation juridique sur le plan national, régional et local;
- Règles sociales (conventions collectives);
- La pratique actuelle en ce qui concerne le transport de fonds et de biens dans les 25 États membres de l’UE.

Aucune tentative d’interprétation des réponses transmises n’a été faite étant donné que ce n’était pas l’un des objectifs de cette étude.

Principaux centres d’intérêt

Puisque ce rapport est la continuation de l’étude menée en 2004, il est prudent de préciser que les principaux centres d’intérêt n’ont pas changés depuis.



L'étude se porte donc sur:

- l'existence d'un concept formel pour les opérations de transport de fonds dans les États membres de l'UE;
- exigences d'accès;
- conditions d'exécution des opérations de transport de fonds;
- modes d'exécution en fonction des biens transportés, des véhicules et itinéraires;
- l'impact social et psychologique des incidents.

■ MÉTHODOLOGIE

L'objectif principal de cette étude est de développer un catalogue du cadre régissant le secteur du transport de fonds dans les 10 pays ayant rejoint l'Union européenne le 1^{er} mai 2004, de la même manière que pour les 15 "anciens" États membres de l'UE. Ce fut en même temps une excellente opportunité de mettre à jour le cadre législatif de ces 15 États membres de l'UE.

En ce basant sur les expériences tirées de l'étude précédente, il fut décidé d'organiser un procédé de rassemblement de l'information de cette étude de manière légèrement différente. Il n'y a toutefois pas eu besoin de modifier le contenu de ce questionnaire qui a aussi été utilisé en 2004.

- 1) Les personnes à contacter (essentiellement les fédérations nationales des membres de UNI-Europa et CoESS) dans les 10 "nouveaux" États membres de l'UE ont été invitées à utiliser la version électronique du questionnaire qui était disponible sur un site dédié (www.citsurvey.be). Des copies de l'enquête en ligne (aux formats PDF et WORD) ainsi qu'une version anglaise et une version dans la langue officielle de chaque État membre étaient jointes à l'invitation. Cette approche avait comme objectif de maximiser le taux de réponse en éliminant autant d'obstacles potentiels que possible.
- 2) En ce qui concerne les contacts dans les 15 "anciens" États membres qui avaient collaborés à la première étude sur le transport de fonds, il fut décidé de ne pas nécessairement augmenter leur charge de travail en les faisant repasser par l'ensemble du processus. Il fut donc suggéré à la place de limiter leurs réponses aux changements ayant eu lieu dans leur état membre depuis la publication du premier rapport en 2004.

Cette étude fut encore menée dans le cadre du Dialogue Social Sectoriel Européen dans le secteur de la sécurité privée et ceci en étroite consultation avec les secrétariats des CoESS et UNI-Europa et le secrétariat de l'ESTA (European Security Transport Association), l'association Européenne des Transport de Sécurité et un

membre correspondant de CoESS.

L'information fournie dans ce rapport a été révisée par CoESS et UNI-Europa. Tout manque ou imprecision doit donc être considéré comme résultant de la difficulté à obtenir des réponses dans la limite du délai, à condition que les individus aient une expertise suffisante dans les états-membres.

► STRUCTURE DU RAPPORT

Ce rapport couvre les secteurs du transport de fonds dans les 25 États membres de l'Union européenne (liste alphabétique) et est structuré en quatre chapitres principaux:

- I. Conditions d'accès à la profession de convoyeur de fonds pour les personnes et entreprises.
- II. Conditions d'exécutions de tâches de transport de fonds.
- III. Modes d'exécution modes de tâches de transport de fonds.
- IV. Incidents en cours de tâches de transport de fonds.

LE CHAPITRE UN cherche à rassembler l'information sur les conditions d'accès établies pour garantir un niveau minimum de professionnalisme et relatives à la stabilité de l'entreprise, et les compétences professionnelles des personnes en charge de l'organisation et/ou de l'exécution d'activités de transport de fonds.

L'un des premier point d'intérêt est que les activités de transport de fonds peuvent être reconnues par un État membre comme une activité professionnelle "indépendante" ou peut être considérée comme une activité économique plus générale, notamment l'activité de transport ou l'activité de sécurité privée dans son ensemble.

De plus, une attention particulière fut portée aux exigences de formation et aux standards moraux des personnes actives dans le secteur: y a-t-il un niveau d'entrée académique ou professionnel minimum pour l'équipe de direction et/ou pour les employés? La formation (obligatoire) est-elle disponible? Qui organise la formation? La formation est-elle permanente, le programme continu, ou est-ce limité à une formation de familiarisation? Quel est le contenu du programme de formation? La formation se base-t-elle plus sur la pratique professionnelle ou a-t-elle une approche plus théorique? Les programmes de formation sont-ils certifiés? Les restrictions possibles concernant certaines limites d'âge pour pouvoir être actif dans le secteur du transport de fonds sont aussi prises en considération.

Dans le cas où les armes à feu sont autorisées pour le transport de fonds, quelles sont les conditions liés aux types d'armes utilisées et quelles sont les conditions relatives à leur possession, au port et à l'usage d'une arme, quelles sont les conditions de délivrance du permis de port d'arme à feu?

LE CHAPITRE DEUX étudie les moyens et les méthodes liées à l'exécution des activités de transport de fonds. Le chapitre couvre donc les conditions relatives à la nature des biens et du montant transporté, les conditions légales d'exécution des services de transport de fonds spécialisés, l'équipement du véhicule de transport de fonds, (compartiments, type et niveau de blindage), l'équipage (nombre de convoyeurs et équipement personnel/collectif), l'usage des systèmes de neutralisation, les conditions imposées par le client, la communication (audio) et l'enregistrement, les escortes (privée ou police), les conditions liées à l'entreprise de transports de fonds, y compris le stockage et le chargement des véhicules, la surveillance des locaux, les relations avec la police, etc.

De plus, une attention considérable est portée aux conditions générales développées au sein des États membres pour le trafic de transport de fonds intra-UE, établissant une distinction entre les États membres de l'UE et les états non membres de l'UE.

LE CHAPITRE TROIS se concentre sur les mesures de soutien psychologique et social après les incidents ayant lieu pendant le service.

Dans quelle mesure les conditions légales ou conventions sociales prenant en charge les traumatismes physiques ou psychologiques existent-elles? Une politique d'entreprise fournit-elle une assistance (minimum) en cas d'incident?

LE CHAPITRE QUATRE passe en revue les autorités de contrôle nationales et les sanctions imposées en cas de non-conformité avec la réglementation ou les méthodes imposées pour l'exécution d'activités de transport de fonds.

Taux de réponse

Etant donnée la complexité de cette étude (à la fois par son étendue et par les détails fournis) et les barrières de la langue, le taux de réponse global peut être considéré comme satisfaisant. Tous les États membres de l'UE ont été traités, même les États membres de l'UE ou le CoESS et/ou UNI-Europa ne sont pas représentés. Il est juste et justifié de mentionné le soutien de l'ESTA (European Security Transport Association et des correspondants du CoESS) et de ses membres individuels qui ont fourni une assistance importante concernant les réponses au questionnaire.

■ LES CONDITIONS D'ACCÈS POUR LES DIRECTEURS, EMPLOYÉS ET ENTREPRISES

Les conditions d'accès à la profession de convoyeur de fonds sont un élément fondamental et une condition première pour garantir un professionnalisme permanent dans cette branche spécifique de la sécurité privée. Les conditions d'accès sont caractérisées par des sujets tels que les garanties financières, les compétences professionnelles nécessaires et l'éthique des personnes. L'existence d'un système de licence n'autorise que les entreprises/personnes répondant aux conditions définies dans le secteur du transport de fonds et est donc un élément important pour fournir un professionnalisme nécessaire dans ce secteur.

▲ Définition légale du CIT

À l'exception de l'Autriche et de l'Allemagne, le transport de fonds est généralement considéré par les autorités nationales comme faisant partie du secteur de la sécurité privée dans son ensemble.

Aujourd'hui, la plupart des 25 états de l'UE ont un ensemble de règles et réglementations pour l'industrie de la sécurité privée en général, incluant le secteur du transport de fonds en tant que sous activité du secteur de la sécurité privée. Il n'est donc pas surprenant que dans plus de 60% des États membres de l'UE il n'y ait pas de définition "légale" du transport de fonds en tant que tel disponible.

Si une définition spécifique du transport de fonds existe, plusieurs caractéristiques du transport de fond sont utilisées pour identifier les activités de sécurité spécifiques, allant de la description de la nature du transport, des moyens utilisés pour le transport ou même la disponibilité des convoyeurs armés. La Belgique, la France,

¹ À l'exception de: République tchèque – indéfiniment, Pologne – 50 ans, Slovaquie - 10 ans.

l'Italie, la Lituanie, la Slovaquie, l'Espagne, le Grand Duché du Luxembourg et les Pays-Bas fournissent tous une définition spécifique du transport de fonds dans le cadre de leur législation.

De manière générale, le transport de fonds est considéré comme une "une activité professionnelle par une tierce partie de transport de biens à valeur élevée".

► Types de licence

On distingue trois types de licences principaux. Une licence basée sur la législation commerciale, une licence basée sur la législation du transport et une licence basée sur la législation de la sécurité privée.

LÉGISLATION COMMERCIALE

Une définition légale de l'activité de transport de fonds implique habituellement que ce secteur soit sujet à certaines réglementations. Ainsi, on peut noter que dans la plupart des États membres de l'UE, un enregistrement commercial est requis pour les transports de fonds comme pour tout type d'activité commerciale. Dans ces systèmes, toute entreprise de transport de fonds doit être enregistrée dans un registre du commerce correspondant avant de pouvoir exercer ses activités commerciales.

LÉGISLATION DU TRANSPORT

Dans près de 50 % des États membres de l'UE, l'activité de transport de fonds est considérée comme une activité de transport régulier et est donc soumise à l'application de la réglementation générale sur les transports telle que l'enregistrement dans un registre de transport spécifique, la certification et la conformité à certaines réglementations. De plus, certains États membres exigent une licence de transport spécifique, la plupart du temps liée au transport international.

LÉGISLATION SUR LA SÉCURITÉ PRIVÉE

De par la nature spéciale de l'activité de sécurité privée, dans la plupart des États membres de l'UE – à l'exception de l'Autriche, de la Chypre et de l'Allemagne – une licence spécifique de sécurité privée doit être obtenue avant que toute activité de sécurité privée puisse être légalement exercée. De plus, dans les États membres tels que la Belgique, la France, le grand-duché de Luxembourg, la Slovénie et l'Espagne, il existe un ensemble de règles spécifiques pour le transport de fonds et le transport de biens en tant que tel.

L'obtention de la licence passe par trois niveaux : l'entreprise, la direction/le gérant de l'entreprise, l'employé.

Les licences d'entreprise sont généralement émises pour un temps limité¹, allant de un à cinq ans. Ce type de licence inclut habituellement une liste des activités pour lesquelles une autorisation a été attribuée.

Selon l'État membre, les autorités nationales, régionales ou locales ont compétence pour délivrer ces licences. Ainsi, le département de la justice, les affaires intérieures ou les autorités policières, à différents niveaux, est souvent cité comme le département responsable de l'attribution des licences.

De façon à obtenir une licence, une entreprise de transport de fonds doit envoyer une demande écrite à l'autorité responsable. Cette demande doit inclure toute l'information requise nécessaire et liée par exemple aux compétences financières de la compagnie, aux compétences professionnelles et à l'intégrité morale du personnel (à la fois la direction et les employés). De même la disponibilité d'infrastructures suffisantes, d'équipements et de procédures opérationnelles de la compagnie est quelquefois un facteur déterminant.

¹ À l'exception de: République tchèque – indéfiniment, Pologne – 50 ans, Slovaquie - 10 ans.

La non-conformité à ces exigences peut engendrer des sanctions administratives et/ou pénales.

Dans la plupart des 25 États membres de l'UE, une licence supplémentaire ou un certificat pour la direction et les employés est requise. Ce type de licence a pour but d'imposer des standards minimaux en ce qui concerne l'intégrité du personnel et la qualité des services fournis. L'attribution de licence/certification est habituellement précédée d'une enquête en arrière plan ou d'une recherche (c-à-d. l'examen de l'histoire criminelle potentielle de la personne), par la mise en place de garanties supplémentaires en termes de dépendabilité et d'intégrité, ainsi que par des exigences de formation professionnelle spécifique (voir ci-dessous) ou une expérience préalable adéquate, que ce soit dans le secteur de la gestion privée ou publique.

▲ Formation

La formation professionnelle et l'amélioration constante des compétences liées au travail sont un élément essentiel dans l'environnement professionnel contemporain. Cette précondition est aussi une caractéristique vitale de l'industrie de la sécurité privée moderne: les activités de transport de fonds gagnent de plus en plus en complexité et les facteurs de situation et d'environnement demandent souvent une adaptabilité élevée de la personne active dans le secteur de la sécurité privée.

RÉGLEMENTATION LIÉE À LA FORMATION AUX TRANSPORTS DE FONDS

Les réglementations officielles concernant la formation aux transports de fonds sont inexistantes dans la majorité des États membres de l'UE. Ainsi, la formation du personnel de sécurité du transport de fonds (à la fois la direction et les employés) dépend largement de l'initiative de l'entreprise.

Dans ces États membres de l'UE, où la formation professionnelle est obligatoire soit par la loi soit par le code de conduite professionnelle, un examen de qualification professionnelle est requis à la fin de la période de formation.

NIVEAU DE FORMATION

La formation aux transports de fonds existante obligatoire était anciennement une formation initiale. Les cours de mises à jour obligatoires pour le transport de fonds sont plutôt rares et ont tendance à se concentrer sur la révision et la mise à jour des compétences acquises auparavant. La formation aux transports de fonds est souvent complémentaire du module de formation à la sécurité privée de base.

ORGANISATION ET CERTIFICATION DE LA FORMATION

Les programmes de formation pour le personnel de transport de fonds peuvent être développés par l'entreprise, par le gouvernement ou par les centres de formation privée.

Un organisme technique indépendant, souvent contrôlé par l'autorité compétente (c-à-d. la police ou le ministère des affaires intérieures ou le ministère de l'éducation) certifie habituellement les programmes de formation.

REMBOURSEMENT DU COÛT DE FORMATION

La formation professionnelle peut être remboursée directement ou indirectement par l'entreprise. Dans certains cas, le candidat doit avancer lui-même les coûts liés à la formation avant d'être employé. Quelquefois, la formation initiale est cofinancée par les autorités publiques. Les cours de mise à jour sont presque toujours financés par l'entreprise de transport de fonds.

DURÉE DE LA FORMATION

La durée des programmes de formation aux transports de fonds pour la direction ainsi que pour les employés diffère fortement d'un État membre à l'autre, allant de moins d'une journée à plus de 300 heures.

CONTENU DE FORMATION

En ce qui concerne le contenu de formation, encore une fois, des différences considérables peuvent être observées.

au niveau de la direction

Les programmes de formation aux transports de fonds couvrent généralement les aspects légaux et techniques de l'activité de transport de fonds.

Dans les États membres où une formation standard minimum a été mise en place, différentes qualifications sont comprises. Dans certains États membres, le développement de qualification de direction et de commerce polyvalentes est mis en valeur alors que dans d'autres états, l'importance d'un savoir-faire spécifique à la sécurité prévaut.

au niveau des employés

Les exigences de formation en ce qui concerne les employés sont également différentes. La plupart des modules de formation existants sont une combinaison de formation théorique et pratique et peuvent varier dans la durée, de un jour jusqu'à plus de 300 heures.

Les formations ont normalement lieu avant l'entrée sur le marché du travail où doivent avoir lieu au début du contrat d'embauche.

▀ Conditions liées à l'âge

On peut dire qu'en général la marge légale est définie selon l'âge minimum et/ou maximum pour la direction ou les employés. Dans la plupart des États membres, il est fait référence à l'âge minimum légal en général. Toutefois, dans certains États membres, il existe une exigence explicite relative à un âge minimum qui varie de 18 à 21 ans.

▀ Sanctions

RETRAIT DE LA LICENCE

Le non-respect des règles et réglementations se traduit généralement par le retrait ou la perte de la licence, pour l'entreprise de transport de fonds et/ou son person-

nel. Selon la sévérité de l'infraction, cette sanction peut être soit temporaire, soit permanente. Il est possible de faire appel de cette décision.

AUTRES SANCTIONS

Alternativement, le non-respect de la réglementation peut entraîner des sanctions autres que le retrait de licence, tel qu'un avertissement, une amende ou l'emprisonnement.

▲ La détention et le port d'armes à feu

EXIGENCES LÉGALES

Un peu plus d'un tiers² des États membres de l'UE interdisent explicitement la détention et le port d'armes à feu tandis que moins d'un quart d'entre eux exigent, par la loi ou par convention de travail collective, la détention et le port d'une arme à feu lors de transports de fonds. Tous les autres États membres de l'UE permettent la détention et le port d'armes à feu lors des activités de transport de fonds.

TYPE D'ARMES À FEU POUVANT ÊTRE PORTÉES LORS DU TRANSPORT DE FONDS

Dans la plupart des États membres où les armes à feu sont soit requises soit autorisées lors du transport de fonds, les armes de poing sont conseillées.

PERMISSIONS

Dans tous les États membres où les armes à feu sont autorisées ou requises lors du transport de fonds, une licence spéciale doit être délivrée. Un permis est habituellement délivré à deux niveaux:

- un permis de possession d'arme à feu. Ce permis peut être délivré à l'entreprise de transport de fonds ou à l'agent de sécurité.
- un permis personnel de port d'arme à feu. Ce permis est délivré à l'agent de

² Chypre, Danemark, Grèce, Irlande, Malte, Portugal, Suède, Pays-Bas et Royaume-Uni

³ Allemagne, France, Italie, le Grand Duché du Luxembourg, Espagne et Belgique (par convention collective de travail).

sécurité. Le permis de port d'arme à feu est généralement attribué pour 5 années mais est habituellement limité aux heures de travail.

Le permis de port d'arme est révoqué ou périmé lorsque l'agent de sécurité quitte l'entreprise de transport de fonds.

AUTORITÉ RESPONSABLE DE LA DÉLIVRANCE DES PERMIS DE PORT D'ARME À FEU

Les autorités responsables de la délivrance de permis de port d'armes à feu sont généralement la police (sur le plan local), le Ministère des Affaires Intérieures ou les autorités locales.

PROCÉDURE D'OBTENTION DU PERMIS DE PORT D'ARMES À FEU

Le permis de port d'armes à feu est délivré lorsque les exigences légales (y compris la formation spécifique, le stockage sécurisé, l'aptitude morale de la personne en question, la disponibilité de sessions de tir régulières et un contrat de travail avec l'entreprise demandeuse...) sont remplies par l'entreprise demandeuse et/ou par l'agent de sécurité lui-même.

La plupart des États membres requièrent que les armes soient stockées de façon sûre et raisonnable dans les locaux de l'entreprise de transport de fonds.

FORMATION

La formation aux armes à feu est à la fois théorique et pratique. Les éléments importants de la formation aux armes à feu résident dans la réglementation légale liée à la possession, le port et l'usage des armes à feu. Les côtés pratiques traitent l'entretien et la manipulation des armes à feu. La formation aux armes à feu est considérée comme étant une formation continue et plusieurs sessions de tirs sont imposées tous les ans dans la plupart des États membres.

SANCTIONS EN CAS DE NON-RESPECT DES EXIGENCES

Tout manquement au respect des dispositions légales peut entraîner le retrait ou l'annulation du permis de détention et de port d'arme à feu.

■ MODALITÉS D'EXÉCUTION D'ACTIVITÉS DE TRANSPORT DE FONDS

▶ **Modalités relatives à la nature des biens transportés**

- Dans les 25 États membres de l'UE, une description similaire du contenu est donnée lorsqu'il est demandé quelle est la nature des biens convoyés: billets de banque, monnaie, bijoux, documents, art, etc...
- Dans 5 États membres de l'UE, les modalités d'exécution diffèrent selon la définition légale des biens transportés. Cette définition réfère dans essentiellement au:
 - Facteur de risque associé au fret;
 - Niveau de blindage du véhicule, ou
 - La valeur des biens transportés.

▶ **Spécifications techniques des véhicules**

Les véhicules blindés sont habituellement utilisés pour le transport de fonds dans tous les États membres de l'UE. Les systèmes IBNS sont aussi utilisés dans une certaine mesure.

La réglementation concernant la protection des véhicules blindées varie néanmoins entre les États membres de l'UE.

La certification d'un institut technique officiellement reconnu ainsi qu'une autorisation préalable sont souvent requises avant que les véhicules blindés puissent être utilisés pour le transport de fonds.

▶ **Système de repérage**

Dans 17 États membres de l'UE, un système de repérage tel que le GPS (Global Positioning System) est imposé. Les systèmes de repérage sont habituellement directement reliés à la salle de contrôle de l'entreprise de transport de fonds et permettent le positionnement permanent de chaque véhicule de transport de fonds.

Des comportements inhabituels à l'intérieur et autour des véhicules de transport de fonds peuvent aussi être détectés par un système de repérage.

► **Moyens de communication**

Un système de communication dédié entre le véhicule de transport de fonds et la salle de contrôle de l'entreprise de transport de fonds est utilisé dans tous les États membres de l'UE. Cette communication est établie par radio ou téléphone portable. Dans la plupart des cas, une procédure de communication entre le véhicule et la police a été développée via la salle de contrôle de l'entreprise de transport de fonds.

► **Signalisation**

Les véhicules de transport de fonds présentent habituellement une signalisation des deux côtés du véhicule de façon à permettre une identification rapide et de loin (même des airs).

La signalisation comprend un numéro d'identification et le logo de l'entreprise de transport de fonds et, dans certains cas, des feux oranges.

Dans sept États membres, il existe un ensemble de réglementations formelles liées à la signalisation des véhicules de transport de fonds. Dans la plupart des cas, ces réglementations sont liées à la taille de la signalisation, leur visibilité et leur indication sur le contenu du transport ainsi qu'à la position de la signalisation sur le véhicule (face, arrière, latéral et dessus).

► **Systemes intelligents de neutralisation des billets (IBNS)**

L'IBNS peut être défini comme un système intelligent de neutralisation des billets de bout en bout qui empêche toute tentative non-autorisée d'ouverture de conteneur en neutralisant définitivement son contenu.

Tandis que l'IBNS n'est utilisé que dans un nombre limité d'États membres de l'UE, les systèmes de transports de fonds par temps-trottoir sont très communs dans la plupart des États membres.

L'IBNS n'est réglementé que dans 4 États membres de l'UE. Ces contraintes légales réfèrent principalement aux aspects techniques du système de neutralisation, leur contenu, leur niveau de neutralisation et le montant des biens transportés. Le système IBNS doit être approuvé soit par un organisme de certification officiel soit par l'autorité compétente.

La plupart des technologies IBNS ne sont certifiées que pour un temps limité.

▲ **Armes à feu**

Les armes à feu sont habituellement stockées dans les locaux de l'entreprise de transport de fonds où un employé désigné tient à jour un registre de tous les mouvements d'armes à feu.

Le permis de port d'armes à feu est généralement limité aux armes de poing. Les fusilles sont rarement permis et si ils le sont, ils ne doivent être considérés que comme une partie de l'équipement collectif à l'intérieur du véhicule.

En moyenne, le nombre d'armes à l'intérieur du véhicule de transport de fonds varie de une à trois armes à feu. Leur usage n'est uniquement justifié que dans des conditions ou des menaces extrêmes telles que dans une situation d'autodéfense.

▲ **Convoyeurs de fonds**

TEMPS DE TRAVAIL

Règles imposées par la législation des transports

Dans la plupart des États membres de l'UE, les réglementations concernant les heures de travail et de conduite s'appliquent aux transports de fonds.

Dans la plupart des cas, le temps de conduite est limité à des quarts de huit ou dix heures. Dans certains cas, une pose de sécurité obligatoire de 45 minutes est

incluse dans le temps de conduite.

Le temps de travail varie de 35 heures par semaine à 40 heures par semaine (majoritairement déterminé par la CAJ).

Les règles imposées par des réglementations spécifiques concernant le transport de fonds

Dans la plupart des États membres de l'UE, le transport de fonds de nuit est permis. Le transport de fonds de nuit n'est explicitement interdit (entre 22h et 6h) que dans 1 état membre de l'UE sur 5.

EQUIPEMENT INDIVIDUEL

L'équipement individuel de l'équipe de transport de fonds consiste généralement en un uniforme et une veste pare-balles. Des masques à gaz peuvent aussi faire partie de l'équipement.

Dans certains cas, l'équipe de transport de fonds est armée (voir ci-dessus).

EQUIPEMENT COLLECTIF

La disponibilité de l'équipement collectif dans le véhicule de transport de fonds est largement non réglementée dans les États membres de l'UE. Les entreprises décident de fournir ou non un équipement collectif au véhicule de transport de fonds. L'équipement collectif disponible peut varier de radios à des talkie-walkies en passant par des armes à feu supplémentaires telles que des armes de poing ou des fusils.

COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

La composition de l'équipage lors du transport de fonds dépend principalement du type de transport et varie de un à trois membres par véhicule. Dans certains cas, le transport de fonds est assisté par une escorte (voir ci-dessous).

La composition de l'équipe, ainsi que celle de l'escorte, dépend en grande partie du montant et du type de biens transportés.

ESCORTE

L'escorte obligatoire du transport de fonds varie beaucoup d'un état membre de l'UE à un autre. Dans cinq des États membres de l'UE, les exigences légales permettant le transport de fonds escorté ont été développées. Dans certains cas, cette escorte est organisée par la police.

▲ Obligations devant être remplies par le client

Le client des services de transport de fonds joue un rôle de sécurité important dans l'itinéraire du transport de fonds; le client est donc obligé de prendre certaines mesures de sécurité de manière à co-gérer le risque au point de collecte et de ramassage.

AMÉNAGEMENT DES POINTS DE COLLECTE ET DE LIVRAISON

Dans la plupart des États membres de l'UE, il n'y a pas de standards minimaux concernant l'aménagement des points de collecte et de livraison. Ces standards sont généralement négociés entre l'entreprise de transport de fonds et le client.

Dans les États membres de l'UE où les obligations sont imposées aux clients, ces dernières se réfèrent principalement à la présence d'une zone ou aire isolée (souvent à l'écart de la vue du public) ou le (dé-)chargement doit avoir lieu.

Les méthodes fréquemment utilisées sont la mise en œuvre de mesures techniques et/ou de construction (tels que des dômes, des sas, des lucarnes, des cameéras, des systèmes d'alarme, des accès contrôlés, des téléviseurs, etc.) ou des politiques organisationnelles ou procédurales (zone sécurisée, identification de l'équipe, isolé du public, enlèvement d'obstacles possibles, passages piétons courts, programme de livraison prédéfini, manipulation devant avoir lieu en un temps donné à compter de l'arrivée, etc.).

► **Code de la route**

Les opérations de transport de fonds sécurisé dépendent beaucoup d'un passage rapide et ininterrompu dans la circulation. Dans la plupart des États membres de l'UE, des exceptions au code de la route ne sont pas permises pour le transport de fonds. Dans les États membres où il existe une réglementation spécifique concernant le transport de fonds, cette dernière se concentre sur un passage rapide et sécurisé des véhicules de transport de fonds.

Dans certains cas, des exceptions ou autorisations spéciales concernant le parking ou l'arrêt dans des zones publiques sont requises.

De manière générale, la nécessité que le processus de transport de fonds soit aussi rapide et sécurisé que possible est comprise ainsi que le fait que le trafic régulier (lignes de bus) ou que le public en général (trottoirs publics) ne doit pas être affecté de manière trop importante par ce type de transport spécial.

► **Locaux des entreprises de transport de fonds**

Dans la plupart des États membres de l'UE, cet aspect n'est pas régulé de manière générale et est laissé à la discrétion des autorités locales ou de la banque centrale. Dans certains des États membres de l'UE, des standards de sécurités spécifiques telles que la disponibilité de chambres fortes, de zone sécurisée, de parkings sécurisés, de sas d'entrée et de systèmes de défense passifs peuvent toutefois être imposés.

► **Obligations vis-à-vis de la police**

Les entreprises de transport de fonds collaborent en général avec la police de manière volontaire. Cette collaboration est principalement informelle et ne suit pas de principes prédéfinis.

L'information communiquée à la police (locale) est généralement organisée par un ensemble de procédures formelles et concerne principalement les itinéraires et l'identification de l'équipe.



Dans certains États membres, les entreprises de transport de fonds ont des obligations spécifiques envers la police; ces obligations peuvent concerner l'identification, la communication des itinéraires, la vérification des registres de transport, etc.

▲ **Lois propres aux États**

ORGANISATION DES ITINÉRAIRES

L'organisation des itinéraires reste largement à la discrétion de l'entreprise de transport de fonds et est principalement adaptée aux besoins du client.

CONDITIONS DE SORTIE DE L'ÉQUIPE DU VÉHICULE

Cet aspect n'est généralement pas régulé dans les États membres. Les lois et pratiques varient donc en ce qui concerne les conditions de sortie du véhicule. En règle générale, l'abandon du véhicule n'est pas accepté.

▲ **Lois propres aux États permettant la traversée d'un territoire par un véhicule de transport de fonds étranger (membre de l'UE ou non)**

Vu les réglementations nationales très spécifiques, les lois existantes concernant la traversée des frontières par le transport de fonds se basent sur le principe du pays de destination. Une autorisation spécifique pour traverser le territoire national, habituellement par une procédure simplifiée, doit être attribuée par l'autorité compétente du pays de destination.

INCIDENTS EN SERVICE

Suivi psychologique

Les lois relatives au suivi psychologique après les incidents sont virtuellement inexistantes au sein de l'Union européenne. Seule la Belgique, Danemark, la France, l'Allemagne et la Hongrie ont une politique formelle au travers de programmes sociaux ou du CAJ. Le suivi psychologique en tant que tel est organisé par l'entreprise de transport de fonds.

Protection sociale

Les programmes de protection sociale bénéficient d'une base légale légèrement supérieure (loi et ou CAJ) et se concentrent principalement sur la garantie d'un revenu pour une certaine période pour la victime ou sur une compensation financière pour la famille en cas de décès.

En l'absence de base légale, l'entreprise propose parfois ces garanties.

CONTROLE ET SANCTIONS

Organismes de contrôle

Les autorités de contrôle national dans les États membres de l'UE sont les services de l'intérieur, les ministères de la justice ou de la police. Sur le plan local, c'est généralement l'autorité policière qui a en charge le contrôle des entreprises de transport de fonds et de leur fonctionnement. Ceci ne signifie pas que ces autorités sont automatiquement investies du pouvoir d'imposer des sanctions aux entreprises non conformes. Dans certains cas elles ont ce pouvoir mais elles ne peuvent la plupart du temps pas imposer de sanctions. Le droit de faire appel de la décision imposant une sanction n'est pas toujours formalisé ou disponible pour l'entreprise de transport de fonds concernée.

Nature des sanctions

RETRAIT DE LA LICENCE

Le manquement à respecter les réglementations de transport de fonds se traduit généralement par le retrait ou la perte de la licence pour l'entreprise de transport de fonds et/ou pour son personnel. Selon la gravité de l'infraction, la sanction peut être temporaire ou permanente. Il est habituellement possible de faire appel de cette décision.

AUTRES SANCTIONS

D'autre part, le manquement à respecter les réglementations peut entraîner des sanctions autres que le retrait de la licence, notamment un avertissement, une amende ou même à un emprisonnement.

Perte de la licence

La perte de la puissance se produit dans la plupart des cas lorsque les entreprises manquent à se conformer à la législation en vigueur. Les licences de l'entreprise, de la direction et des employés peuvent être retirées.

SYNOPSIS ET CONCLUSIONS FINALES

Le secteur du transport de fonds est régulé dans une certaine mesure par la loi sur la sécurité privée, la loi commerciale ou la loi des transports. La nature de la réglementation et son contenu varient toutefois de manière importante d'un État membre de l'UE à un autre.

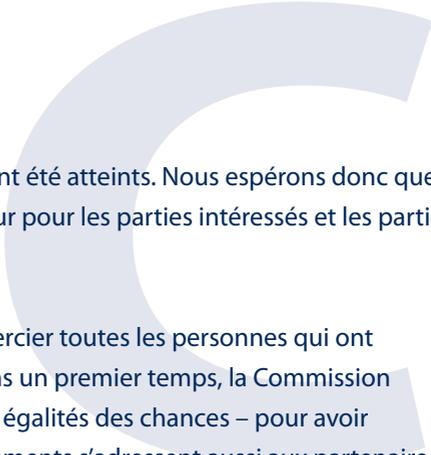
La plupart des États membres de l'UE ont développé une législation générale sur la sécurité privée qui est aussi applicable aux transports de fonds. Le transport de fonds est toutefois aussi souvent perçu comme une activité de transport ou une activité commerciale générale.

Dans l'UE, la tendance générale est de réguler le secteur des transports de fonds de manière plus stricte.

Chaque État membre de l'UE a sa propre approche vis-à-vis du secteur des transports de fonds et l'adapte clairement à sa manière.

Dans cette étude, il est inévitable de comparer les 15 "anciens" États membres de l'UE avec les 10 États membres qui ont rejoint l'UE 1^{er} mai 2004. Il apparaît, selon cette étude, que les 10 nouveaux États membres de l'UE sont beaucoup moins réglementés comparés aux 15 premiers États membres de l'UE. De plus, il semble qu'il y ait moins de bases communes entre les 15 États membres de l'UE d'avant le 1^{er} mai 2004 et les 10 nouveaux membres qu'entre les "anciens" États membres entre eux et les "nouveaux" États membres entre eux.

Le rassemblement des données n'a pas été facile. Le sujet n'est pas explicite en lui-même et l'étude demandait des 'connaissances d'expert'. De plus, la barrière de la langue s'est trouvée être une difficulté majeure et a quelquefois engendré des interprétations "intéressantes".



Finalement, les objectifs de cette étude ont été atteints. Nous espérons donc que cette étude représentera un outil de valeur pour les parties intéressés et les parties prenantes.

En conclusion, le chercheur aimerait remercier toutes les personnes qui ont bien voulu contribuer à son enquête. Dans un premier temps, la Commission Européenne – emploi, affaires sociales et égalités des chances – pour avoir cofinancé le projet. Mes sincères remerciements s’adressent aussi aux partenaires sociaux européens dans l’industrie de la sécurité privée, le CoESS et UNI-Europa et leurs membres sur le plan national pour avoir investi tant d’efforts à activer les sources d’information. ESTA mérite des remerciements spéciaux pour le temps et les efforts fournis. Enfin, mais pas des moindres, mes sincères remerciements à toute personne ayant consacré du temps et des efforts à répondre à cette enquête.

Lilany Morré

Chercheur

Lilany.morre@village.uunet.be



F

