

**ETUDE COMPARATIVE DE LA
LEGISLATION DU TRANSPORT
DE FONDS DANS LES 15
ETATS MEMBRES DE L'UE**

CONFERENCE DE MADRID

13-14 OCTOBRE 2004

STRUCTURE DU RAPPORT

- Conditions d'accès à la profession de transporteur de fonds
- Conditions d'exercice des prestations
- Modes d'exécutions des prestations
- Traitements Post-incidents pendant le service

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

- Définition légale du transport de fonds :
 - 40 % des états membres ont une définition spécifique
 - 50 % des états membres ont une définition couverte par la législation générale en matière de sécurité
 - 10 % des états membres n'ont aucune législation

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

- Conditions d'octroi de licences

Droit commercial ou droit des sociétés:
100%

Droit du transport : 1/3 imposent une
licence de transport complète ou partielle

Réglementation en matière de sécurité : 2
pays seulement ne l'imposent pas

Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité

- Volet 1 : Entreprise elle meme

Garantie financière

Intégrité morale dirigeants

Obligation de moyens parfois

Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité

- Volet 2 : Chef d'entreprise et/ou Cadres dirigeants

Qualification professionnelle (diplôme ,
expérience ,)

Formation spécifique

Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité

- Volet 3 : Salariés

Intégrité morale

Formation spécifique

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

- Formation :
- Initiale , très variable de 1 heure à 186 heures avec certification interne ou externe
- Reyclage : tres variable également

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

- Sanctions : Pratiquement tous les pays possèdent un arsenal de sanctions pour le non respect des lois ou règles (avertissement , amendes , retrait temporaire ou définitif des autorisations d'exercer .)

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION

- Armes à feu
- 45 % des etats membres interdisent l'arme à feu
- 55 % des etats membres autorisent le port d'armes à feu ou le rendent obligatoire

CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS

- 9/14 des états membres ont une réglementation encadrant le temps de travail et/ou le temps de conduite
- 4/14 des états membres interdisent le transport de fonds la nuit
- 3/14 des états membres ont une obligation formelle de communication +/- importante avec la Police

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- 2 modes principaux de transport :
- En mode dit TRADITIONNEL
- En mode dit avec IBNS

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- Blindage des véhicules : tres variable
- Tracking : presque 100 %
- Moyens de communication orale : 100 %
- Marquage des véhicules : 100 %
- IBNS : 4 états membres les réglementent , mais utilisés dans presque 100 % des pays à des degrés variables . Les systèmes sont considérés comme un complément au transport blindé ou comme une alternative au transport blindé

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- Convoyeurs :

Uniforme dans tous les pays

Gilet pare balles dont le port est +/- obligatoire existe dans presque tous les états

Equipage de 1 à 3 hommes , variable selon l'utilisation d'IBNS ou non , selon la législation , le risque attribué au transport

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- Obligations clients : 6 états membres en imposent soit par législation , soit par convention
- Règles inhérentes au code de la route : 5/14 acceptent des dérogations
- Règles propres à chaque pays : tres variable bien sur , mais une constante sur la faculté de sortir du véhicule . En général , abandonner le véhicule est considéré comme inacceptable .
- Règles spécifiques permettant à un véhicule “ étranger “ de traverser le territoire : Pas ou peu de spécificités – les “étrangers “ doivent respecter la réglementation de l'état traversé .

TRAITEMENT DES INCIDENTS PENDANT LE SERVICE

- Suivi psychologique : Seuls 4 pays
Belgique , Danemark , France et Allemagne
ont une politique officielle ou conventionnelle
- Autorité de controle : Ministère de l'intérieur
ou ministère de la justice , mais parfois avec
d'autres intervenants comme ministère des
transports ou autorités locales

CONCLUSION

- Une situation tres disparate
- Aucun “ noyau dur “ ne se dégage vraiment à part France , Belgique , Luxembourg , Pays bas et Espagne qui ont une réglementation plus fouillée
- Il n’y a pas de meilleur élève de la classe qu’il suffirait de reproduire

CONCLUSION

- Le risque , lié à la spécificité criminelle de chaque pays , est différent d'un état à l'autre et ceci justifie la pluralité de niveaux de réglementation existants dans les divers états membres .
- Une harmonisation hâtive telle que la prévoit la directive Services est dangereuse pour les employés , les clients et le public .
- Ce n'est que pas à pas , dans un dialogue permanent que des solutions réalistes et pragmatiques peuvent voir le jour

Merci de votre attention