

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

ESTA CONFERENCE BUDAPEST
29-31 MAI 2005

DESCRIPTION DE L'ETUDE

■ Historique

- Suite de l'étude ECOTEC réalisée en 2002 sur la comparaison des législations dans le domaine de la sécurité privée dans les 15 états membres de l'UE
- Etude lancée par les partenaires sociaux de la sécurité privée, CoESS et Uni-Europa en 2003
- Etude financée par la Commission européenne (DG Emploi et Affaires Sociales
- Etude réalisée par Lilany Moré assistée d'un Groupe de Travail CoESS, Uni Europa , ESTA – Rapport final en Octobre 2004

DESCRIPTION DE L'ETUDE (suite)

■ Objectif

- Comparaison des législations régissant les activités de transport de fonds dans les 15 états membres de l'UE

■ Méthodologie

- Questionnaire distribué aux 15 associations nationales membres de la CoESS ainsi qu'aux délégations Uni-Europa dans ces pays
- Questionnaire dûment rempli par les 15, à l'exception du Portugal

DESCRIPTION DE L'ETUDE (suite)

■ Etape suivante

- Dans l'attente de l'acceptation de la Commission européenne sur la poursuite de cette étude dans les 10 nouveaux états membres, auquel le Portugal sera rattaché.
- Objectif de réalisation mi 2006

STRUCTURE DU RAPPORT

- **CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS**
- **CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS**
- **MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS**
- **TRAITEMENTS POST-INCIDENTS PENDANT LE SERVICE**
- **CONCLUSION**

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS

- Définition légale du transport de fonds
- Conditions d'octroi de licences
 - Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité
 - Volet 1 : entreprise elle-même
 - Volet 2 : chef d'entreprise et/ou cadre dirigeant
 - Volet 3 : salariés
- Formation
- Sanctions
- Armes à feu

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 (suite)

■ 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-même

- Garantie financière
- Intégrité morale dirigeants
- Obligation de moyens parfois

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

- Qualification professionnelle (diplôme, expérience,)
- Formation spécifique



Licence fondée sur la réglementation en matière de sécurité (suite)

- **Volet 3 : Salariés**
 - Intégrité morale
 - Formation spécifique

CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION (suite)

■ Formation :

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

■ 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 (suite)

■ Armes à feu

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

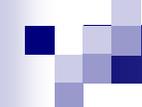


STRUCTURE DU RAPPORT

- CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS
- **CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS**
- MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS
- TRAITEMENTS POST-INCIDENTS PENDANT LE SERVICE
- CONCLUSION

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



STRUCTURE DU RAPPORT

- CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS
- CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS
- **MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS**
- TRAITEMENTS POST-INCIDENTS PENDANT LE SERVICE
- CONCLUSION

MODE D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- 2 modes principaux de transport
- Blindage des véhicules
- Tracking
- Moyens de communication orale
- Marquage des véhicules
- IBNS/TDS
- Convoyeurs
- Obligations clients
- Règles inhérentes au code de la route
- Règles propres à chaque pays
- Règles spécifiques

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

- 2 modes principaux de transport :
 - En mode dit TRADITIONNEL
 - En mode dit avec IBNS/TDS
- Blindage des véhicules : très variable
- Tracking : presque 100 %
- Moyens de communication orale : 100 %

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS (suite)

- 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 (suite)

■ 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 (suite)

- 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

MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS (suite)

- Règles propres à chaque pays : très variable bien sûr, 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



STRUCTURE DU RAPPORT

- CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS
- CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS
- MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS
- **TRAITEMENTS POST-INCIDENTS PENDANT LE SERVICE**
- CONCLUSION

TRAITEMENT DES INCIDENTS PENDANT LE SERVICE

- Suivi psychologique : seuls 4 pays (Belgique, Danemark, France et Allemagne) ont une politique officielle ou conventionnelle
- Autorité de contrôle : Ministère de l'Intérieur ou Ministère de la Justice, mais parfois avec d'autres intervenants comme Ministère des Transports ou Autorités Locales



STRUCTURE DU RAPPORT

- CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORT DE FONDS
- CONDITIONS D'EXERCICE DES PRESTATIONS
- MODES D'EXECUTION DES PRESTATIONS
- TRAITEMENTS POST-INCIDENTS PENDANT LE SERVICE
- **CONCLUSION**

CONCLUSION

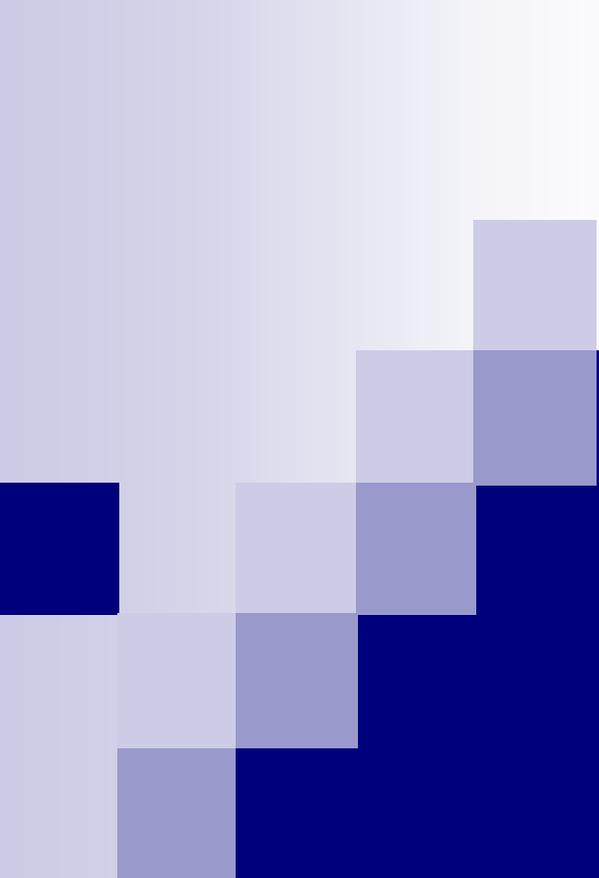
- Une situation très disparate
- Aucun « noyau dur » ne se dégage vraiment à part France, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Espagne qui ont une réglementation plus fouillée
- Il n'y a pas de meilleur élève de la classe qu'il suffirait de copier

CONCLUSION (suite)

- 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

CONCLUSION (suite)

- 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