

## MINISTERE DE L'INTERIEUR

[2001/00951]

**14 SEPTEMBRE 2001. — Circulaire concernant l'arrêté royal réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs**

L'arrêté royal du 21 juin 2001 réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs (dit « arrêté royal méthodes » dans la suite du texte) actualise les règles qui sont d'application pour les transports protégés de valeurs. Par la présente circulaire, je souhaite expliciter ma politique en la matière, consiste à garantir un minimum de sécurité.

Un des moyens d'y parvenir consiste tout d'abord à encourager les mesures qui suppriment l'attrait d'un éventuel butin. Ceci s'obtient avec les systèmes de neutralisation, qui détruisent les valeurs avant qu'une personne non habilitée puisse s'emparer de celles-ci. Ces systèmes permettent également que ce ne soit plus une personne mais une technique qui forme l'ultime obstacle entre le voleur et son butin. C'est la raison pour laquelle ils offrent la seule garantie de sécurité durable pour le personnel des entreprises de gardiennage mais également pour le personnel des clients des transporteurs et pour les citoyens qui se trouvent dans les environs d'un transport de valeurs. Quoique la législation actuelle ne le prévoit pas encore, l'objectif est de vérifier comment ces systèmes peuvent offrir à l'avenir une solution pour les situations d'insécurité lors de transport de valeurs de volum limité.

Les événements survenus récemment dans certains pays voisins illustrent de manière douloureuse qu'un armement plus lourd des agents de gardiennage combiné avec un blindage accru entraînent uniquement plus de violence et de sang versé.

Comme la réalité économique constitue pour le moment un obstacle à l'introduction totale et immédiate des systèmes de neutralisation, ceux-ci ne sont pas imposés de manière coercitive. Mais précisément parce que les transports traditionnels, pour lequel ces techniques ne sont pas utilisées, sont plus dangereux, les mesures de protection liées à leur exécution sont augmentées et l'accent est mis sur leur procédure. Des efforts particuliers au niveau de la sécurité (exposés plus en détail ci-après) sont demandés à tous les partenaires concernés par ce type de transport et il est de la plus haute importance pour la sécurité de tout un chacun que ces mesures et efforts particuliers soient correctement observés. Les services compétents y veilleront particulièrement à l'avenir.

#### 1. Quelques concepts et définitions.

1.1. Par transport protégé de valeurs au sens de la loi sur le gardiennage de 1990, le législateur vise la surveillance et la protection lors de transport de valeurs. Cela signifie notamment que la surveillance et la protection lors de transport de valeurs ne peuvent être effectuées que par une entreprise de gardiennage ou un service interne de gardiennage, autorisé(e) à cet effet.

Une entreprise de gardiennage doit, lors de tout transport qu'elle organise, respecter les conditions de l'arrêté royal méthodes et il lui est interdit de transporter des valeurs sans cette surveillance et protection minimales.

1.2. Les risques lors d'un transport de valeurs peuvent être classés en trois catégories :

Le risque véhiculaire, qui est le risque d'attaque auquel est soumis le véhicule de transport de valeurs.

Le risque trottoir, qui est le risque pour la sécurité auquel sont exposés des agents de gardiennage durant le trajet entre le véhicule et le lieu où sont livrées les valeurs chez un client. L'arrêté royal méthodes prévoit plusieurs mesures pour maintenir ce risque au niveau le plus bas possible.

Le risque de manipulation vise le risque auquel sont exposés des agents de gardiennage qui ne se limitent pas à fournir au client un conteneur de valeurs mais qui doivent ouvrir le conteneur chez le client afin d'y charger ou d'en décharger eux-mêmes des valeurs.

1.3. Par systèmes de neutralisation, on entend les systèmes qui rendent toujours possible la neutralisation des valeurs contenues dans le conteneur dès que celui-ci est ouvert illicitement ou lorsqu'il n'atteint pas sa destination prévue. Il existe deux catégories de système de protection : les conteneurs qui offrent cette garantie durant tout le trajet du transport de valeurs (de zone à zone) (type A) et les conteneurs qui offrent seulement une protection sur le trajet trottoir (du véhicule à la zone protégée et inversement) (type B). Les avantages liés à l'utilisation d'un système protégé sont uniquement valables pour l'usage de conteneurs de type A; les conteneurs de type B offrent exclusivement l'avantage de pouvoir être utilisés lors de « trajet trottoir anormalement long » (cf. 2.5.2.).

## MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

[2001/00951]

**14 SEPTEMBER 2001. — Omzendbrief betreffende het koninklijk besluit houdende bepaalde regels ter beveiliging van het waardevervoer**

Het koninklijk besluit van 21 juni 2001 houdende regeling van bepaalde methodes ter beveiliging van waardevervoer (verder in de tekst « koninklijk besluit methodes » genoemd) actualiseert de regels die van toepassing zijn op het beveiligd vervoer van waarden. Ik houd er aan via deze omzendbrief, mijn beleid betreffende deze materie nader toe te lichten.

Het beleid is er op gericht een minimum aan veiligheid te garanderen. Dit wordt bereikt door in de eerste plaats deze maatregelen aan te moedigen die de aantrekkelijkheid van mogelijke buit wegnemen. Dit gebeurt door neutralisatiesystemen. Ze vernietigen de waarden vooraleer een persoon die daar niet toe gemachtigd is, ze nuttig zou kunnen bemachtigen. Deze systemen laten ook toe dat niet langer de mens, maar de techniek het ultieme obstakel vorm tussen de misdadiger en zijn buit. Ze bieden daarom de enige garantie voor een duurzame veiligheid voor het bewakingspersoneel, het personeel van hun klanten en de burgers, die zich in de omgeving van dit vervoer bevinden. Hoewel de huidige regelgeving hier nog niet in voorziet is het de bedoeling dat wordt nagegaan hoe deze systemen in de toekomst ook een oplossing kunnen bieden voor onveilige situaties bij waardevervoer van beperkte omvang.

Recente gebeurtenissen in sommige buurlanden illustreren op een pijnlijke wijze dat zwaardere bewapening van bewakingsagenten gecombineerd met toenemende bepantsering alleen maar leiden tot meer geweld en bloedvergieten.

De economische realiteit vormt vooralsnog een beletsel voor de algehele en onmiddellijke invoering van neutralisatiesystemen. Daarom worden ze ook niet dwingend opgelegd. Maar precies omdat het traditioneel vervoer, waarbij deze technieken niet worden aangewend, meer onveilig is, zijn de te respecteren beschermingsmaatregelen bij de uitvoering ervan, uitgebreid. Het accent ligt daarbij vooral op procedurele maatregelen. Vandaar dat van alle partners, betrokken bij de uitvoering van dit vervoer, bijzondere veiligheidsinspanningen (die hieronder nader worden toegelicht) worden gevraagd. Het is in het allergrootste belang van de veiligheid van eenieder dat ze ook correct worden nageleefd. De bevoegde diensten zullen daar in de toekomst bijzonder op toezien.

#### 1. Enkele begrippen en definities

1.1. Met beveiligd vervoer van waarden, in de zin van de bewakingswet uit 1990, bedoelde de wetgever het toezicht en de bescherming bij het vervoer van waarden. Dit betekent dat het bijzonder toezicht of bescherming bij het vervoer van waarden enkel kan gebeuren door een daartoe vergunde bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst.

Een bewakingsonderneming moet bij alle vervoer die ze organiseert de voorwaarden van het koninklijk besluit methodes respecteren en het is voor haar verboden waarden te vervoeren zonder dit minimale toezicht en bescherming.

1.2. De risico's bij beveiligd waardevervoer kunnen opgedeeld worden in drie soorten.

Het voertuigrisico is het veiligheidsrisico op een overval op het voertuig voor waardevervoer.

Het stoeprisico is het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten zijn blootgesteld tijdens de afstand tussen het voertuig en de plaats van afgifte van de waarden bij een klant. Het koninklijk besluit methodes voorziet meerdere maatregelen om dit risico zo klein mogelijk te houden.

Met het manipulatieisico bedoelen we het risico voor bewakingsagenten die zich niet beperken tot het afgeven van de container met de waarden aan de klant, maar die de container bij de klant moeten openen en er zelf de waarden in- en uithalen.

1.3. Met neutralisatiesystemen worden deze systemen bedoeld die het mogelijk maken dat de waarden die de containers bevatten altijd worden geneutraliseerd van zodra de container op een ongeoorloofde wijze wordt geopend of zijn juiste bestemming niet bereikt. Binnen de categorie van neutralisatiesystemen zijn er twee soorten : containers die deze garantie bieden over het gehele waardetransporttraject (van zone tot zone) (type A) en containers die enkel een bescherming bieden voor de stoepafstand (van vrachtwagen tot beveiligde ruimte en omgekeerd) (type B). Enkel bij het gebruik van type A-containers gelden alle voordelen verbonden aan het gebruik van beveiligde systemen; type B-containers bieden uitsluitend het voordeel dat ze, naast type A-containers, kunnen gebruikt worden bij « abnormaal lange stoepafstanden » (zie 2.5.2.).

## 2. Obligations générales des gestionnaires de points d'arrêt.

Le risque particulier lié au transport protégé de valeurs entraîne également quelques obligations pour les utilisateurs de services d'entreprises de gardiennage, que le Ministre de l'Intérieur peut leur imposer grâce à une disposition de la loi sur le gardiennage. Dans ce cadre, l'arrêté royal méthodes comporte les obligations suivantes :

### 2.1. Zone protégée ou espace protégé.

Il existe trois types de point d'arrêt où les valeurs sont livrées ou enlevées :

2.1.1. Les points d'arrêt où un véhicule de transport de valeurs doit pouvoir être entièrement chargé et/ou déchargé. Ces points d'arrêt doivent être équipés d'une zone protégée à cet effet. Il s'agit d'un espace dans lequel le véhicule de transport peut entrer et où les mesures de protection nécessaire sont prises afin de permettre le déroulement du chargement et du déchargement de manière sûre.

2.1.2. Les points d'arrêts où un agent de gardiennage - et non le personnel relevant du point d'arrêt - manipule le conteneur pour y charger des valeurs ou en décharger des valeurs. Ces points d'arrêt doivent être équipés d'un espace protégé où ces activités peuvent se dérouler de manière sûre.

2.1.3. Les points d'arrêt où aucun véhicule n'est entièrement chargé ou déchargé et où les agents de gardiennage se limitent à la livraison, l'enlèvement ou l'échange d'un conteneur sans ouvrir ce dernier. Dans ce cas, le conteneur est rempli ou vidé par le gestionnaire du point d'arrêt. Ces points d'arrêt ne doivent être équipés ni d'une zone protégée, ni d'un espace protégé.

Les zones ou espaces protégés, ou la partie du bâtiment auquel ils appartiennent, doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- ils ne sont pas accessibles au public pendant qu'un agent de gardiennage y a accès;
- les manipulations qu'effectue l'agent de gardiennage ne peuvent jamais être vues par le public;
- leurs murs, portes et fenêtres sont constitués en matériaux inviolables.

Ces conditions sont immédiatement d'application.

Après le 1<sup>er</sup> mars 2002, les conditions auxquelles devront satisfaire les espaces protégés et les zones protégées seront définies plus précisément.

### 2.2. Procédure pour pénétrer dans une zone ou un espace protégé.

Avant que le personnel de gardiennage ait accès à une zone ou un espace protégé, certaines procédures doivent être respectées. Elles relèvent du chef de l'entreprise de gardiennage et/ou du gestionnaire du point d'arrêt.

2.2.1. En premier lieu, le personnel de gardiennage doit être identifié. Cette mesure a pour but d'empêcher que de « faux agents de gardiennage » obtiennent l'accès à ces places et par là puissent constituer une menace pour le personnel du point d'arrêt ou pour les « vrais » agents de gardiennage qu'ils attendraient le cas échéant. Il est apparu dans le passé que le port d'uniformes, de parties d'uniforme, de gilets pare-balles ou la présentation de badges d'entreprise n'offraient aucune garantie pour distinguer les vrais des supposés gardes et qu'au contraire, ils pouvaient donner l'impression erronée qu'il s'agissait de vrais agents de gardiennage. C'est la raison pour laquelle le seul moyen probant est la carte d'identification fournie par le Ministère de l'Intérieur. Grâce aux techniques modernes, l'identification visée peut être obtenue en combinant appareil de lecture et photographie digitale à partir d'une centrale (de l'entreprise de gardiennage ou du client).

2.2.2. Ensuite, il faut s'assurer que l'agent de gardiennage puisse pénétrer dans la zone ou l'espace protégé de manière sûre, c'est-à-dire, par exemple, qu'il ne soit pas menacé par une arme ou sur le point d'entrer avec un intrus.

Cette vérification visuelle peut se faire :

- par une personne qui se trouve à l'intérieur de la zone ou de l'espace protégé;
- via un système de télésurveillance.

## 2. Algemene verplichtingen van de houders van de stoppunten.

Het bijzonder risico verbonden aan het beveiligd vervoer van waarden brengt ook voor de gebruikers van de dienstverlening van bewakingsondernemingen enkele noodzakelijke verplichtingen mee. Een bepaling uit de bewakingswet laat de Minister van Binnenlandse Zaken toe deze verplichtingen aan de gebruikers op te leggen. Het koninklijk besluit methodes bevat in dit verband volgende verplichtingen.

### 2.1. Beveiligde zone of beveiligde ruimte.

Er zijn drie soorten stoppunten waar waarden afgeleverd of opgehaald worden.

2.1.1. De stoppunten waar een voertuig voor waardetransport in zijn geheel moet in- en uitgeladen kunnen worden. Deze stoppunten moeten uitgerust zijn met een daarvoor bestemde beveiligde zone. Dit is een ruimte waar het voertuig kan binnenrijden en waar de nodige beschermingsmaatregelen zijn genomen om het lossen en laden op een veilige wijze te laten verlopen.

2.1.2. De stoppunten waar een bewakingsagent - en niet het personeel horende bij het stoppunt - de waarden in en/of uit een container laadt. Deze stoppunten moeten uitgerust zijn met een beveiligde ruimte, waar deze activiteit op een beveiligde wijze kan gebeuren.

2.1.3. Stoppunten waar geen voertuig geladen of gelost wordt en waar de bewakingsagenten zich beperken tot het afgeven, het ophalen of het verwisselen van een container, zonder deze te openen. De container wordt in dit geval gevuld of leeggehaald door de houder van het stoppunt. Deze stoppunten moeten noch met een beveiligde zone, noch met een beveiligde ruimte worden uitgerust.

Beveiligde ruimtes of zones, of het gedeelte van een gebouw waartoe ze behoren, moeten voldoen aan volgende voorwaarden :

- ze zijn niet publiek toegankelijk gedurende de tijd dat een bewakingsagent er toegang toe heeft;
- de handelingen die de bewakingsagent er stelt, kunnen onmogelijk door het publiek gezien worden;
- de wanden, ramen en deuren ervan bestaan uit inbraakwerende materialen.

### 2.2. Procedure voor het betreden van een beveiligde zone of ruimte.

Er dienen, vooraleer het bewakingspersoneel toegang krijgt tot een beveiligde zone of een beveiligde ruimte, bepaalde procedures te worden gerespecteerd. Dit gebeurt door de bewakingsonderneming en/of door de houder van het stoppunt.

2.2.1. Vooreerst moet het bewakingspersoneel worden geïdentificeerd. Deze maatregel heeft tot doel te voorkomen dat « valse bewakingsagenten » zich toegang zouden verschaffen tot deze plaatsen en daardoor ook een bedreiging zouden kunnen vormen voor het personeel van het stoppunt of voor de « echte » bewakingsagenten die ze dan desgevallend opwachten. In het verleden is gebleken dat de dracht van uniformen, uniformstukken, kogelvrije vesten of het voorleggen van zogenaamde bedrijfsbadges geen enkele waarborg bieden om echte van vermeende bewakers te onderscheiden. Ze kunnen integendeel ten onrechte de indruk wekken dat het om echte bewakingsagenten gaat. Het enige probate middel hiervoor vormt de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken uitgereikte identificatiekaart. Dankzij moderne technieken, kan de identificatie, in combinatie met een uitleesapparaat en digitale fotografie vanuit een centrale (van de bewakingsonderneming of van de klant), doeltreffend georganiseerd worden.

2.2.2. Verder dient men er zich van te vergewissen dat de bewakingsagent de beveiligde ruimte of zone op een veilige wijze kan betreden; dat hij bijvoorbeeld niet wordt bedreigd met een wapen of op het punt staat samen met onbevoegden binnen te gaan.

Deze visuele verificatie kan gebeuren :

- door een persoon die zich in de beveiligde ruimte/zone bevindt;
- via een systeem van telebewaking.

### 2.3. Règle des 10 minutes.

Pour des raisons de sécurité, le temps d'arrêt d'un véhicule de transport de valeurs doit absolument être limité au strict minimum. C'est la raison pour laquelle les gestionnaires des points d'arrêt doivent prendre toutes les mesures nécessaires de manière à ce que le (dé)chargement des valeurs puisse dans tous les cas s'effectuer endéans les 10 minutes de l'arrivée du véhicule de transport de valeurs à leur point d'arrêt.

### 2.4. Visites durant la pause de midi.

Les entreprises de gardiennage et leurs clients sont libres de convenir que les arrêts au points d'arrêt s'effectuent pendant la pause de midi. Mais même s'ils ont tous deux exclu contractuellement cette possibilité, il peut arriver que le gestionnaire d'un point d'arrêt soit contraint à recevoir un transport pendant la pause de midi, en respectant la règle des 10 minutes. Le but est d'éviter qu'un véhicule ne soit bloqué pendant un plus long temps que prévu sur la voie publique. Il est expressément demandé aux entreprises de gardiennage de planifier leurs circuits de manière à ce que l'arrivée à un point d'arrêt pendant les heures de fermeture soit évitée à tout prix. Il peut cependant y avoir des circonstances où cela est impossible. Par exemple, un écart de temps imprévu peut avancer (ex. : suppression d'une déviation) ou retarder (ex. : accident) le plan de route. Même dans ce cas la règle des 10 minutes est d'application. Le gestionnaire du point d'arrêt doit réceptionner le transport de valeurs pour autant qu'il soit averti de cette arrivée exceptionnelle au moins 20 minutes avant l'heure de fermeture du point d'arrêt.

Cette règle n'est d'application que pour la durée de la fermeture comprise entre deux périodes d'ouverture du point d'arrêt (ex. : la pause de midi).

Exemple pour illustrer ce qui précède. Une banque est fermée de 12 heures à 14 heures. L'arrivée du transport de valeurs est planifiée à 14 h 30 m. Suite à des circonstances imprévues, le véhicule a 1 heure d'avance sur son programme. Pour autant que la banque soit prévenue au plus tard à 11 h 40 m, le gestionnaire doit réceptionner le transport de valeurs à 13 h 30 m.

### 2.5. Trajet trottoir limité.

2.5.1. Lorsque cela est possible, le gestionnaire de point d'arrêt doit prendre les mesures nécessaires afin de rendre la distance entre le véhicule et l'espace protégé aussi courte que possible. Cela peut se réaliser :

— en prévoyant un emplacement réservé sur le parking si cela raccourcit la durée du trajet trottoir;

— en prévoyant un espace protégé pour les agents de gardiennage aussi près que possible de l'entrée du point d'arrêt.

2.5.2. Dans certain cas, il n'est pas possible d'organiser un trajet trottoir normal.

On parle de « trajet trottoir anormalement long » :

— lorsque le véhicule de transport protégé ne peut atteindre l'environnement immédiatement de l'accès au point d'arrêt du fait que, par exemple, il se situe dans une rue interdite à la circulation, dans une galerie commerçante ou sur une place où se déroule un marché hebdomadaire;

— lorsque l'espace protégé ne se situe pas dans l'environnement immédiat de l'accès au point d'arrêt du fait que, par exemple, toute la surface commerciale d'un grand magasin doit être traversée pour atteindre l'espace protégé.

Pour des raisons de sécurité, un « trajet trottoir anormalement long » ne peut s'effectuer qu'avec un système protégé approuvé qui est au moins fonctionnel entre le véhicule et l'espace protégé du point d'arrêt (Cf. 1.3.).

### 2.6. Obligation d'information.

Les gestionnaires des points d'arrêt transmettent aux autorités compétentes ou aux services de police concernés, chaque fois qu'ils le demandent, tous les renseignements utiles pour garantir une sécurité maximale.

### 2.3.10-minutenregel

Om veiligheidsredenen is het een absolute betrachting om de tijd van stilstand van een voertuig voor waardetransport tot het strikte minimum te beperken. Daarom moeten de beheerders van de stoppunten ervoor zorgen dat het in- en uitladen van waarden in ieder geval kan aangevat worden binnen de tien minuten, na de aankomst van het voertuig voor waardetransport aan hun stoppunt. Ze dienen daartoe de nodige maatregelen te nemen.

### 2.4. Bezoeken tijdens middagpauze.

De bewakingsonderneming en haar opdrachtgever hebben uiteraard de vrijheid overeen te komen dat bezoeken mogelijk zijn tijdens de middagpauze. Maar zelfs indien beiden deze mogelijkheid contractueel in principe zouden hebben uitgesloten, kan het voorkomen dat de beheerder van een stoppunt toch verplicht wordt een waardetransport tijdens de middagpauze te ontvangen, volgens de 10-minutenregel. De bedoeling is te voorkomen dat een voertuig gedurende langere tijd op de openbare weg geblokkeerd is. Aan de bewakingsondernemingen wordt gevraagd deze uitzondering niet te misbruiken en het verloop van hun ritten op een dergelijke wijze te plannen dat het bezoek aan een stoppunt tijdens de sluitingsuren in ieder geval vermeden wordt. Er kunnen zich nochtans omstandigheden voordoen waarbij dit niet mogelijk is. Een onvoorziene tijdsafwijking kan het rittenschema vervroegen (bv. : wegvallen omleiding) of verlaten (bv. : ongeval).

In dat geval is de 10-minutenregel van toepassing. De houder van het stoppunt moet het waardetransport ontvangen voor zover hij van de uitzonderlijke komst ervan, minstens 20 minuten voor sluitingstijd van het stoppunt verwittigd werd. Deze regel is enkel van toepassing voor de sluitingstijd tussen twee tijdsblokken gedurende dewelke een stoppunt geopend is (b.v. middagpauze).

Een voorbeeld moet dit duidelijk maken. Een bankfiliaal is gesloten tussen 12 en 14 uur. De komst van het voertuig voor waardetransport is gepland om 14 u. 30 m. Door onvoorziene omstandigheden heeft dit voertuig een voorsprong van één uur op het tijdschema. Zo het filiaal ten laatste om 11 u. 40 m. verwittigd wordt, dient de houder het waardetransport te ontvangen om 13 u. 30 m.

### 2.5. Beperken stoepafstand.

2.5.1. Een beheerder van een stoppunt dient, waar mogelijk, de nodige maatregelen te nemen om de stoepafstand tussen het voertuig en de beveiligde ruimte zo kort mogelijk te houden. Hij kan dit doen door :

- te voorzien in een parkingplaats op de parking van een stoppunt indien de stoepafstand hierdoor kan worden ingekort;

- te voorzien in een beveiligde ruimte op een plaats zo dicht mogelijk bij de toegang van het stoppunt voor de bewakingsagenten.

2.5.2. In sommige gevallen is het niet mogelijk een normale stoepafstand te organiseren.

Er is sprake van een « abnormaal lange stoepafstand » :

- indien het voertuig voor beveiligd vervoer de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt niet kan bereiken, doordat het zich bijvoorbeeld situeert in een verkeersvrije straat, een winkelgalerij of op een plein, waar de wekelijkse markt plaatsvindt;

- indien de beveiligde ruimte zich niet in de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt bevindt, doordat bijvoorbeeld de gehele winkelruimte van een grootwarenhuis moet doorlopen worden, alvorens de beveiligde ruimte te bereiken.

Om veiligheidsredenen mag een « abnormaal lange stoepafstand » enkel en alleen doorlopen worden met een goedgekeurd beveiligd systeem dat minstens functioneel is tussen het voertuig en de beveiligde ruimte van het stoppunt (zie 1.3.).

### 2.6. Informatieplicht.

De beheerders van de stoppunten verstrekken aan de bevoegde overheden of aan de daartoe aangeduide politiediensten, telkens als deze erom verzoeken, alle nuttige inlichtingen voor het garanderen van de maximale veiligheid.

### 3. Règles générales lors du transport protégé.

Sauf indication contraire, les règles décrites ci-après sont d'application pour tous les transports.

#### 3.1. Interdiction du transport nocturne.

A l'exception du transport protégé effectué avec un seul agent de gardiennage, il y a une interdiction de transport de valeurs sur l'ensemble du territoire entre 22 heures et 6 heures. Cela signifie qu'un véhicule de transport de valeurs ne peut quitter une zone protégée avant 6 heures et qu'il doit être de retour au plus tard à 22 heures. Le fait qu'un véhicule soit vide lors du départ ou de son retour ne change rien à cette règle. Le risque véhicule reste en effet inchangé.

#### 3.2. Transport mixte.

Les transports sont classés par catégories selon la nature des valeurs transportées et le risque véhicule que ce transport suscite. Chaque catégorie nécessite ses propres mesures de sécurité. Afin de ne pas compromettre la fiabilité des mesures de sécurité spécifiques, certaines catégories ne peuvent mutuellement être mélangées. Cela concerne les valeurs papiers (monnaie et autres documents de valeur) et d'autres valeurs (métaux précieux, par exemple). L'objectif est que par observation, l'impression ne soit pas donnée qu'une attaque vaille la peine parce que d'autres valeurs plus attrayantes que celles de la catégorie visée sont transportées ou parce que des valeurs sont transportées sans les mesures de sécurité nécessaires.

#### 3.3. Séparation des valeurs et du personnel.

Durant le trajet, tous les membres d'équipage doivent prendre place dans la cabine conducteur du véhicule. La raison en est évidente : durant le transport, le personnel doit être séparé du butin potentiel de manière à ce que les agents forment un obstacle physique aussi minime que possible pour les criminels. C'est également la raison pour laquelle, à l'inverse, aucune valeur ne peut être transportée dans la cabine conducteur.

#### 3.4. Ports d'armes.

Sans que cela constitue une obligation, les agents de gardiennage peuvent porter une arme de défense pour toute forme de transport protégé de valeurs. Cette règle est assortie d'une exception lorsque l'entreprise de gardiennage se porte elle-même garante de l'escorte particulière de transports (Cf. 4.4.), les agents de gardiennage qui y sont affectés devant alors être armés.

Tout agent de gardiennage qui porte une arme doit toujours être en possession d'un permis de port d'arme délivré par le gouverneur de province. Afin d'éviter qu'on ne puisse s'emparer trop facilement de cette arme, celle-ci doit être portée dans un étui fermé.

#### 3.5. Port du gilet pare-balles.

Un agent de gardiennage qui porte une arme doit être revêtu d'un gilet pare-balles car il court un plus grand risque d'essuyer le feu qu'un collègue non armé. Pour les mêmes raisons, les agents chargés d'un transport de monnaie papier non équipé d'un système protégé doivent également porter un gilet pare-balles.

#### 3.6. Cartie d'identification et signe de reconnaissance.

Un agent de gardiennage doit également porter en permanence une carte d'identification délivrée par le Ministre de l'Intérieur. Il doit porter visiblement cette carte d'identification ou un autre signe de reconnaissance (badge) mentionnant son nom et la dénomination de l'entreprise dont il relève. Il doit remettre cette carte aux fonctionnaires de police en cas de contrôle, ainsi qu'aux gestionnaires des points d'arrêt afin de permettre à ceux-ci de dûment l'identifier.

#### 3.7. Chargement et déchargement des véhicules.

Le chargement et déchargement complet d'un véhicule ne peut s'effectuer que dans une zone protégée. Le chargement et le déchargement effectué sur la voie publique ou dans un environnement non protégé, hormis sous surveillance policière dans des circonstances exceptionnelles fixées par la police fédérale, est interdit.

#### 3.8. Conteneurs.

L'agent de gardiennage ne peut ouvrir un conteneur dans lequel il transporte des valeurs que dans un espace protégé. Il ne peut quitter un espace protégé avec des valeurs que si celles-ci sont enfermées dans un conteneur.

### 3. Algemene regels bij beveiligd vervoer.

De hieronder beschreven regels gelden, tenzij anders aangeduid, voor alle transporten.

#### 3.1. Verbod nachttransport.

Met uitzondering van het beveiligd vervoer met één bewakingsagent, geldt er een algemeen verbod op waardevervoer voor het gehele grondgebied tussen 22 en 6 uur. Dit betekent dat een voertuig voor waardevervoer een beveiligde zone niet mag verlaten voor 6 uur en er zich terug moet in bevinden ten laatste om 22 uur. Het feit of een voertuig leeg is bij vertrek of aankomst heeft op deze regel geen invloed. Het voertuigrisico blijft immers ongewijzigd.

#### 3.2. Gemengd vervoer.

De transporten worden opgedeeld in categorieën, al naar gelang de aard van de vervoerde waarden en het veiligheidsrisico dat dit vervoer meebrengt. Iedere categorie noodzaakt eigen veiligheidsmaatregelen. Teneinde de geloofwaardigheid van de specifieke veiligheidsmaatregelen niet in het gedrang te brengen mogen sommige categorieën onderling niet gemengd worden. Het betreft inzonderheid papieren waarden (geld en andere waardevolle documenten) met andere waarden (edele metalen bijvoorbeeld). Het is de bedoeling dat via observatie niet de indruk wordt gewekt dat een overval lonend is omdat andere, meer aantrekkelijke waarden, dan deze die in de bedoelde categorie thuishoren, worden vervoerd of omdat waarden worden vervoerd zonder de nodige beschermingsmaatregelen.

#### 3.3. Scheiding waarden en personeel.

Tijdens het vervoer moeten alle leden van de bemanning in de bestuurderscabine van het voertuig plaatsnemen. De reden ligt voor de hand : tijdens het vervoer dient het personeel en de potentiële buit gescheiden te blijven, zodat de agenten zo weinig mogelijk een fysiek beletsel vormen voor misdadigers. Omgekeerd kunnen er daarom ook geen waarden worden vervoerd in de bestuurderscabine.

#### 3.4. Wapendracht.

Bewakingsagenten kunnen bij elke vorm van beveiligd waardevervoer een verweerwapen dragen. Ze zijn daar echter niet toe verplicht. Op deze regel bestaat één uitzondering : indien de bewakingsonderneming zelf instaat voor de bijzondere begeleiding van transporten (zie 4.4.), moeten de bewakingsagenten die hierbij worden ingezet, gewapend zijn.

Elke bewakingsagent die een wapen draagt, moet wel altijd in het bezit zijn van een wapendrachtvergunning, uitgereikt door de provinciegouverneur. Om te verhinderen dat een derde het wapen gemakkelijk zou kunnen grijpen, moet het worden gedragen in een foedraal dat gesloten is.

#### 3.5. Dracht kogelvrij vest.

Een bewakingsagent die een wapen draagt, moet ook een kogelvrij vest dragen. De reden daarvoor is dat een gewapende bewakingsagent een groter risico loopt om in een vuurgevecht terecht te komen, dan een ongewapende collega. Om dezelfde reden moeten de agenten, belast met eender welk vervoer van geldbiljetten zonder beveiligde systemen, eveneens een kogelvrije vest dragen.

#### 3.6. Identificatiekaart en herkenningsteken.

Een bewakingsagent moet ook altijd een identificatiekaart bij zich dragen, afgegeven door het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Hij dient deze identificatiekaart of een ander herkenningsteken (badge) met zijn naam en de naam van de onderneming waartoe hij behoort, zichtbaar te dragen. Hij dient deze kaart aan een politieambtenaar te overhandigen in geval van gebeurlijke controle. De identificatiekaart moet ook aan de houders van stoppunten kunnen getoond worden teneinde hen in staat te stellen de bewakingsagent behoorlijk te identificeren.

#### 3.7. Laden en lossen voertuigen.

Het volledig laden en lossen van een voertuig mag slechts plaatsvinden in een beveiligde zone. Laden en lossen op de openbare weg of in een niet-beschermde omgeving is, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, bepaald door de federale politie en onder toezicht van de politie, verboden.

#### 3.8. Containers.

De bewakingsagent mag een container, waarin hij de waarden meedraagt, slechts openen in een beveiligde ruimte. Hij mag een beveiligde ruimte met de waarden slechts verlaten, nadat ze zijn geborgen in een container.

### 3.9. Evaluation du risque trottoir.

Lors de chaque transport effectué par deux agents de gardiennage ou plus, l'un d'entre eux doit évaluer le risque trottoir, en respectant la procédure minimale suivante :

- il quitte le véhicule le premier;
- il s'assure que le trajet trottoir est sûr et donne alors à l'agent porteur du (des) conteneur(s) un signal l'autorisation à quitter le véhicule;
- il accompagne le garde porteur du (des) conteneur(s) et observe les environs durant tout le trajet et aussi, sans pénétrer dans celui-ci, durant l'éventuelle manipulation des valeurs dans l'espace protégé;

- il reprend place dans le véhicule le dernier.

### 3.10 Obligation de communication.

Pour chaque trajet de transport protégé de valeurs exécuté pour la première fois, les données suivantes doivent être communiquées la veille, au plus tard à 16 heures, à la police fédérale : les heures de départ et d'arrivée du voyage, les noms et adresses des points d'arrêt successifs et l'heure d'arrivée à ces points d'arrêt.

Certains voyages doivent être renseignés plus fréquemment.

### 3.11. Véhicules.

Les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules sont définies par l'arrêté royal relatif aux spécificités techniques et à l'homologation des véhicules de transport de valeurs utilisés par les entreprises de gardiennage et les services internes de gardiennage.

Chaque véhicule de transport protégé doit au moins être équipé :

- d'un système de communication en liaison avec le dispatching de l'entreprise dont il dépend;
- d'une liaison avec un système qui permet de le localiser géographiquement à tout moment;
- d'un système anti hold-up;
- d'un système d'alarme.

Pour certains transports protégés, des conditions complémentaires sont obligatoires.

## 4. Règles spécifiques par type de transport protégé.

### 4.1. Transport protégé avec systèmes de neutralisation.

Le transport protégé par un système de neutralisation est effectué par deux agents de gardiennage en cas de transport de billets de banque et par un agent de gardiennage en cas de transport d'autres documents.

Le véhicule utilisé pour ce type de transport doit avoir une cabine conducteur hermétiquement séparée du compartiment de charge et porter les écriteaux « système de neutralisation » et « neutralisationsystemen ».

Ce type de transport n'est soumis à aucune autre formalité.

Une forme particulière de transport de billets de banque doit toujours se faire avec un système de neutralisation : il s'agit du transport où il y a un « trajet trottoir anormalement long » (Cf. 2.5.2.).

Tous les autres transports décrits ci-après s'effectuent sans système de neutralisation.

### 4.2. Transport protégé effectué par un seul agent de gardiennage.

Les transports suivants peuvent être effectués par un seul agent de gardiennage :

- le « transport de documents », c'est-à-dire le transport de papiers de valeur, autres que papier-monnaie, dont le propriétaire peut, en cas de perte ou de vol, commander l'opposition qui rend impossible leur encaissement dans un organisme financier;
- le transport d'autres biens que de l'argent, des documents, des bijoux ou métaux précieux. Il s'agit ici d'une catégorie fourre-tout d'objets de toutes valeurs que le propriétaire juge utile de faire transporter avec des mesures particulières de surveillance et de protection (ex. : objets d'art, cigarettes, etc.).

Le véhicule utilisé pour le transport de documents portera les mentions « transport de documents » et « documentenvervoer ».

C'est le seul transport qui peut s'effectuer la nuit.

### 3.9. Evaluatie stoeprisico.

Bij elk vervoer dat uitgevoerd wordt met 2 of meer bewakingsagenten moet één bewakingsagent het stoeprisico evalueren. Dit houdt in dat deze agent minimaal volgende procedure respecteert :

- hij verlaat als eerste agent het voertuig;
- hij vergewist er zich van dat de stoepafstand veilig is en geeft vervolgens een signaal aan de agent, drager van de container(s), dat deze het voertuig kan verlaten;

— hij begeleidt de bewaker, drager van de container(s), en observeert gedurende de gehele stoepafstand en ook gedurende de eventuele manipulatie in beveiligde ruimte, zonder deze laatste te betreden;

- hij neemt als laatste agent terug plaats in het voertuig.

### 3.10. Meldingsplicht.

De volgende gegevens van elke rit van beveiligd waardevervoer moeten minstens éénmaal, en wel daags voor de eerste uitvoering ervan - uiterlijk om 16 uur -, worden gemeld aan de federale politie : vertrek- en aankomstuur van de rit, namen en adressen van opeenvolgende stoppunten en het uur van aankomst aan deze stoppunten.

Sommige ritten moeten frequenter worden gemeld (zie 4.4.).

### 3.11. Voertuigen.

De technische voorwaarden waaraan de voertuigen moeten voldoen zijn geregeld in het koninklijk besluit betreffende de technische kenmerken en de homologatie van de voertuigen voor het waardevervoer gebruikt door de bewakingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten.

Elk voertuig voor beveiligd vervoer moet minimaal uitgerust zijn met :

- een communicatiesysteem met de dispatching van de onderneming waartoe het behoort;
- een aansluiting op een systeem, dat toelaat het op ieder ogenblik geografisch te localiseren;
- een anti-overvalsysteem;
- een alarmsysteem.

Voor sommige soorten beveiligd vervoer zijn bijkomende eisen gesteld.

## 4. Specifieke regels naar soort beveiligd vervoer.

### 4.1. Beveiligd vervoer met neutralisatiesystemen.

Het beveiligd vervoer met beveiligde systemen wordt uitgevoerd met twee bewakingsagenten (in het geval van het vervoer van bankbiljetten) en met één bewakingsagent (in het geval van vervoer van andere documenten).

Het vervoer gebeurt met een voertuig waarvan de bestuurderscabine hermetisch is afgesloten van de laadruimte. Het bevat de opschriften « neutralisatiesysteem » en « système de neutralisation ».

Deze vervoerswijze is aan geen verdere formaliteiten onderworpen.

Een bijzondere vorm van vervoer van geldbiljetten dient altijd te gebeuren met een neutralisatiesysteem. Het is dit vervoer waarbij « abnormaal lange stoepafstanden » voorkomen (zie 2.5.2.).

Alle andere hieronder omschreven vervoer geschiedt zonder neutralisatiesystemen.

### 4.2. Beveiligd vervoer met één bewakingsagent.

Volgend vervoer kan uitgevoerd worden met één bewakingsagent :

- « documententransport » : het betreft het vervoer van waardepapieren, andere dan geld, waartegen de eigenaar, in geval van verlies of diefstal, verzet kan aantekenen, zodat deze documenten niet kunnen worden geïnd bij een financiële instelling;
- vervoer van andere goederen dan geld, documenten of edelstenen en edele metalen : het betreft een restcategorie van waardevolle voorwerpen, waarvan de eigenaar het nuttig oordeelt ze te laten vervoeren met bijzondere bewakings- of beschermingsmaatregelen (b.v. : kunstvoorwerpen, sigaretten, enz.).

Het voertuig voor documententransport bevat de opschriften « documentenvervoer » en « transport de documents ».

Dit is het enige vervoer dat 's nachts mag worden uitgevoerd.

#### 4.3. Transport protégé réalisé par deux agents de gardiennage.

Le transport de monnaie, bijoux et métaux précieux doit être effectué par deux agents de gardiennage et le véhicule utilisé doit être pourvu d'une cabine conducteur blindée et porter les mentions « monnaie métallique » et « metaalgeld ».

#### 4.4. Transport de billets de banque.

Etant donné que ce type de transport comporte le plus haut risque lorsqu'il est effectué sans système de neutralisation, il est soumis à des règles strictes et détaillées.

Afin de permettre aux services de police d'exercer la surveillance nécessaire, les données relatives à chaque voyage doivent être transmises quotidiennement à la police fédérale. Tout évènement qui peut entraîner un écart de temps d'au moins trente minutes sur le dernier planning prévu doit également être communiqué sans délai.

Certains de ces transports devront faire l'objet d'une escorte dite particulière. Celle-ci sera exécutée soit par une propre escorte de l'entreprise (deux voitures et 6 agents de gardiennage armés), soit par la police fédérale. Un tel encadrement se fait sur demande et dans la mesure des disponibilités de la police fédérale. Afin de permettre à cette dernière d'organiser ses services, les données relatives à un tel transport encadré doivent être communiquées au plus tard 3 jours avant l'exécution de celui-ci.

Pour les transports de billets, la règle suivante est toujours d'application : pour l'ensemble du trajet, hors agglomération, la distance de vingt kilomètres le long de routes de plus de trois bandes de circulation ne peut être dépassée. La seule dérogation à cette règle est de prévoir une escorte particulière.

Le transport de billets se distingue en deux grandes catégories : le transport zonal et le transport au détail.

##### 4.4.1. Transport zonal.

Le transport zonal se déroule de zone protégée à zone protégée sans aucune halte à un point d'arrêt. Lors de ce transport, les agents, qui sont deux, ne quittent le véhicule qu'à l'intérieur d'une zone protégée. Pour autant que l'ensemble du voyage se déroule au sein d'une seule et même agglomération, aucune autre formalité n'est requise. Si le véhicule quitte le périmètre d'une agglomération, une escorte particulière devra être prévue pour ce transport (voir ci-dessus).

##### 4.4.2. Transport au détail.

Le transport au détail est organisé au départ d'une zone protégée vers les points d'arrêt des clients où ne se trouve pas de zone protégée. Il est toujours effectué avec 3 agents de gardiennage. Les règles suivantes doivent être respectées :

4.4.2.1. Ce transport se déroule en forme de boucle, c'est-à-dire au départ d'une zone protégée vers les différents points d'arrêt pour revenir à la même zone protégée de départ.

4.4.2.2. Par trajet, l'entreprise de gardiennage programme au moins trois variations. Chaque variation comporte une combinaison d'itinéraires spécifiques préétablis et un ordre successif de points d'arrêts. La série des voyages est telle qu'une même variation ne peut se dérouler successivement qu'au maximum deux fois. L'objectif est qu'en tous cas, le choix des variations empêche à un observateur extérieur de prédire le passage d'un véhicule de transport de valeurs en un lieu donné et à un moment donné. Cette règle sous-entend qu'il ne faut pas laisser les agents de gardiennage décider de la route à suivre pour servir la clientèle mais que seule l'entreprise de gardiennage et elle seule peut fixer le plan de route.

4.4.2.3. En outre, les agents de gardiennage chargés de l'exécution d'un voyage ne peuvent être mis au courant de l'itinéraire que maximum une heure avant le début de chaque voyage. Cette mesure de prévention a un double but : d'une part, empêcher les fuites indésirables et d'autre part, empêcher que les agents de gardiennage, victimes d'une attaque, soient injustement soupçonnés de complicité.

4.4.2.4. Lorsque le véhicule de transport de valeurs est accompagné d'une voiture d'escorte, maximum 50 points d'arrêts peuvent être prévus par équipage de gardes et par jour; dans les autres cas, ce nombre maximal s'élève à 30 points d'arrêts.

#### 4.3. Beveiligd vervoer met twee bewakingsagenten.

Het vervoer van munten, edelstenen en edele metalen wordt uitgevoerd met twee bewakingsagenten. Het bij dit vervoer gebruikte voertuig moet beschikken over een gepantserde bestuurderscabine. Het bevat de opschriften « metaalgeld » en « monnaie métallique ».

#### 4.4. Vervoer van geldbiljetten.

Aangezien dit vervoer het meest risicovol is en bovendien plaatsvindt zonder gebruik van neutralisatiesystemen is het aan strenge en gedetailleerde regels onderworpen.

Teneinde de politiediensten in staat te stellen het nodige toezicht uit te oefenen dienen de gegevens van iedere uitvoering van iedere rit dagelijks aan de federale politie te worden gemeld. Ook elke gebeurtenis die een tijdsafwijking kan opleveren van minstens dertig minuten ten opzichte van de laatst gemelde planning, moet zonder verwijf worden gemeld.

Voor sommige van deze transporten moet een zogenaamde bijzondere begeleiding worden voorzien. Deze geschiedt ofwel door een eigen escorte (twee wagens en zes gewapende bewakingsagenten) ofwel door een begeleiding van de federale politie. Zulke begeleiding geschiedt tegen vergoeding en voor zover de capaciteit van de federale politie zulks mogelijk maakt. Om de federale politie toe te laten haar diensten te organiseren moeten de gegevens van een aldus begeleide rit uiterlijk drie dagen voor de uitvoering ervan worden gemeld.

Voor vervoer van geldbiljetten geldt altijd dat buiten de agglomeraties gedurende de gehele rit niet meer dan 20 kilometer mag worden afgelegd op wegen bestaande uit meer dan drie rijstroken. Van deze regel kan enkel worden afgeweken door te voorzien in een bijzondere begeleiding.

Binnen het vervoer van geldbiljetten onderscheiden we verder twee grote onderafdelingen : het zonevervoer en het detailvervoer.

##### 4.4.1. Zonevervoer.

Het zonevervoer verloopt van beveiligde zone naar beveiligde zone, zonder enige halte bij een stoppunt. De agenten verlaten bij dit vervoer het voertuig slechts binnen in een beveiligde zone. Dit vervoer zelf wordt uitgevoerd door twee bewakingsagenten. Voor zover dit vervoer gedurende de gehele rit binnen één en dezelfde agglomeratie wordt uitgevoerd, zijn er geen verdere formaliteiten vereist. Wordt de perimeter van een agglomeratie wel verlaten, dan moet voor dit vervoer een bijzondere begeleiding worden voorzien (zie hierboven).

##### 4.4.2. Detailvervoer.

Het detailvervoer is vanuit een beveiligde zone georganiseerd naar de stoppunten bij de klanten, waar zich geen beveiligde zones bevinden. Het wordt altijd uitgevoerd met drie bewakingsagenten. Volgende regels moeten hierbij worden gerespecteerd.

4.4.2.1. Dit vervoer verloopt in lusvorm : vanuit een beveiligde zone naar verschillende stoppunten om vervolgens naar dezelfde beveiligde zone terug te keren.

4.4.2.2. Per rit stelt de bewakingsonderneming minstens drie variaties samen. Elke variatie bestaat uit een combinatie van specifieke, vooraf vastgelegde reismogelijkheden en een bepaalde volgorde van stoppunten. De opeenvolging van ritten is van aard dat dezelfde variatie achtereenvolgens maximaal tweemaal mag worden benut. Het is in ieder geval de bedoeling dat de keuze van variaties het voor een buitenstaander onmogelijk maakt om via observatie de doortocht van een voertuig van waardevervoer op een bepaald punt en op een bepaald tijdstip te voorspellen. Deze regel houdt tevens in dat het geenszins aan de bewakingsagenten is om uit te maken welke weg ze zullen volgen om de klanten te bedienen; enkel en alleen de bewakingsonderneming mag de reisweg bepalen.

4.4.2.3. Bovendien mogen de bewakingsagenten, belast met de uitvoering van de rit, slechts van de variatie op de hoogte worden gebracht maximum één uur voor de aanvang van iedere rit. Deze preventieve maatregel heeft een dubbel doel : enerzijds ongewenste lekken voorkomen en anderzijds voorkomen dat bewakingsagenten, die het slachtoffer werden van overval, ten onrechte worden verdacht van medeplichtigheid.

4.4.2.4. Per bewakingsploeg mogen er per dag niet meer dan 50 stoppunten georganiseerd worden, zo een escortevoertuig het voertuig voor waardevervoer begeleidt; in het andere geval zijn dit maximaal 30 stoppunten.

## 5. Transports internationaux.

Il n'y a actuellement aucune règle spécifique pour les transports internationaux effectués par des entreprises étrangères. Cela signifie que les entreprises qui exercent ces activités doivent être autorisées selon le droit belge et doivent respecter toutes les règles d'exécution prévues par l'arrêté royal méthodes, de la même manière que pour l'exercice des transports intérieurs.

## 6. Contrôles.

Il est possible de soumettre un véhicule de transport de valeurs à un contrôle. Pour des raisons de sécurité, les services de police effectuent toujours leur contrôle dans un lieu sécurisé et jamais sur la voie publique ni dans un lieu accessible au public. Les entreprises de gardiennage informent leur personnel de la procédure de sécurité à suivre dans ce cadre.

## 7. Lien entre l'arrêté royal méthodes et des conventions privées.

Il est courant dans le secteur du transport de valeurs que les entreprises de gardiennage signent des conventions dans lesquelles sont prévues les mesures et procédures qui touchent directement ou indirectement à la sécurité. Il s'agit de conventions prises entre les entreprises de gardiennage et leurs clients et entre employeurs et travailleurs dans le cadre des conventions collectives de travail.

Les parties contractantes peuvent viser une sécurité complémentaire. Elles peuvent prévoir des mesures qui incluent la réglementation de l'arrêté royal méthodes mais ne peuvent évidemment pas comprendre des dispositions qui y sont contraires ou dont l'application s'en détourne. Si les contractants sont en principe libres de convenir ce qu'ils veulent, leur liberté est toutefois limitée du fait qu'une convention ne peut porter atteinte aux dispositions concernant l'ordre public, sous peine de nullité absolue. Une réclamation en dommage contre celui qui contrevient à de telles dispositions ne peut être introduite au tribunal. Ainsi, une entreprise de gardiennage ne peut conclure avec un client un contrat prévoyant d'effectuer un transport protégé entre 22 heures et 6 heures car l'arrêté royal méthode interdit de tels transports. De même, un employeur ne peut convenir avec les représentants des travailleurs d'organiser des transports comportant un équipage moindre que celui légalement requis.

Le Ministre de l'Intérieur,

A. Duquesne

## 5. Internationale transporten.

Er bestaat op dit ogenblik geen specifieke regeling voor internationale transporten, die worden uitgevoerd door buitenlandse ondernemingen. Dit wil zeggen dat de ondernemingen die deze activiteiten uitvoeren, moeten vergund zijn naar Belgisch recht en alle uitvoeringsregels, voorzien in het koninklijk besluit methodes, op dezelfde wijze dienen te respecteren als bij de uitoefening van binnenlandse transporten.

## 6. Controles.

Het is mogelijk dat een voertuig voor waardetransport aan een controle wordt onderworpen. Om veiligheidsredenen gebeurt dit nooit op de openbare weg of op een plaats die toegankelijk is voor het publiek. De politiediensten voeren een controle altijd uit op een veilige plaats. De bewakingsondernemingen lichten hun personeel in over de te volgen veiligheidsprocedure die hierbij moet worden in acht genomen.

## 7. De verhouding tussen het koninklijk besluit methodes en private overeenkomsten.

Het is in de sector van het waardevervoer de gewoonte dat door de ondernemingen overeenkomsten worden afgesloten waarin maatregelen en procedures worden voorzien die, rechtstreeks of onrechtstreeks, ook betrekking hebben op de veiligheid. Het zijn de overeenkomsten tussen bewakingsondernemingen en hun klanten en deze die tussen werkgevers en werknemers worden afgesloten in het kader van het collectief arbeidsrecht.

Contracterende partijen kunnen een bijkomende veiligheid beogen. Daarom kunnen ze voorzien in maatregelen die de regelgeving in het koninklijk besluit methodes aanvullen. Deze overeenkomsten kunnen evenwel geen bepalingen bevatten die daarmee strijdig zijn of die de toepassing ervan zouden omzeilen. Waar contractanten in principe vrij zijn overeen te komen wat ze wensen, is deze vrijheid beperkt doordat een overeenkomst geen afbreuk mag doen aan bepalingen die de openbare orde betreffen. Deze bepalingen zijn absoluut nietig. Een eis tot schadevergoeding tegen hem die zulke bepalingen schendt, kan voor de rechter niet ingeroepen worden. Zo kan een onderneming met een klant geen contract afsluiten om een vervoer te realiseren tussen 22 en 6 uur. Het koninklijk besluit methodes verbiedt dergelijke transporten. Ook een werkgever kan met de vertegenwoordigers van de werknemers niet overeenkomen transporten te laten doorgaan met een bewakingsploeg die kleiner is dan het wettelijk toegestane.

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. Duquesne

## PUBLICATIONS LEGALES ET AVIS DIVERS WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN EN VERSCHILLENDE BERICHTEN

### Institutions régionales — Gewestelijke instellingen

VLAAMS PARLEMENT

Plenaire vergadering

Agenda :

Maandag 24 september 2001

[2001/36090]

Vanaf 15 uur :

Benoeming van het Bureau.