

De tweede uitnodiging zal volgens de beschikkingen voorzien voor de gewone oproeping uitgevoerd worden. Er zal in vermeld worden dat de Directieraad voor de tweede maal wordt bijeengeroepen om over de agenda te beraadslagen. De oproeping zal de tekst van voornoemde alinea aanhalen.

De Directieraad beslist bij gewone meerderheid der uitgebrachte stemmen; onthoudingen worden niet bijgeteld. Bij staking van stemmen, behalve geheime stemming, is de stem van de Voorzitter van de vergadering doorslaggevend.

Op verzoek van één of meerdere leden en mits het akkoord wordt verkregen van de meerderheid van de leden kan elk punt dat ingeschreven is op de agenda het voorwerp uitmaken van geheime stemming.

Geheime stemming is verplicht voor elk voorstel van :

- individuele beslissing ten opzichte van een personeelslid;
- rangschikking van kandidaten,

die moet opgemaakt worden na algemene bespreking.

Bij staking van stemmen, behalve geheime stemming, is het voorstel verworpen en andere voorstellen kunnen ter geheime stemming worden voorgelegd.

Art. 8. Het ontwerp van de notulen van de vergaderingen van de Directieraad wordt gelijktijdig tegen ontvangstbewijs, in voorkomend geval bij aangetekend schrijven, aan alle leden overgemaakt binnen vijftien werkdagen volgend op de datum van de vergadering. Zij beschikken over een termijn van vijf werkdagen, te beginnen vanaf de dag die volgt op de datum van de overhandiging of verzending om hun eventuele opmerkingen schriftelijk aan de Voorzitter mede te delen.

De aangepaste tekst van de notulen wordt binnen tien werkdagen aan alle leden van de Raad, tegen ontvangstbewijs, ter hand gesteld en in voorkomend geval, per aangetekende zending toegezonden. Deze tekst is definitief indien binnen een termijn van vijf werkdagen geen enkele nieuwe opmerking wordt gemaakt. In het tegengestelde geval wordt de definitieve tekst op de volgende vergadering van de Raad goedgekeurd.

Als de goede werking van de dienst dit vereist kan de Raad evenwel bij meerderheid van de aanwezige leden beslissen om een versnelde procedure toe te passen voor één of meerdere punten van de notulen, zoals bijvoorbeeld mondelinge goedkeuring na afloop zelf van de bespreking van het of van de desbetreffende punten.

De definitieve tekst van de notulen wordt door de Voorzitter en de secretaris ondertekend, en wordt aan alle leden tegen ontvangstbewijs betekend, in voorkomend geval aangetekend verzonden, indien deze, eventueel aangepast, verschilt van het ontwerp.

Art. 9. De documenten en beraadslagingen van de Directieraad zijn vertrouwelijk; allen die er bij het uitoefenen van hun functie kennis van krijgen zijn tot geheimhouding verplicht.

Art. 10. Dit huishoudelijk reglement werd door de Directieraad aangenomen in zijn vergadering van 7 december 2001.

La seconde convocation sera faite suivant les dispositions prévues pour les convocations ordinaires. Il y sera fait mention que le Conseil de direction est appelé pour la seconde fois à délibérer sur l'ordre du jour. La convocation rappellera le texte de l'alinéa précédent.

Le Conseil de direction statue à la majorité simple des suffrages exprimés; les abstentions ne sont pas prises en compte. En cas de parité des voix, sauf s'il y a scrutin secret, la voix du Président de séance est prépondérante.

A la demande d'un ou de plusieurs membres et moyennant l'accord de la majorité des membres, tout point inscrit à l'ordre du jour peut faire l'objet d'un scrutin secret.

Le scrutin secret est obligatoire sur toute proposition :

- de décision individuelle à prendre à l'endroit d'un agent;
- de classement de candidats,

qui doit être établie à l'issue d'une délibération générale.

En cas de parité des voix, la proposition est rejetée et d'autres propositions peuvent alors être soumises à un nouveau scrutin à bulletin secret.

Art. 8. Le projet de procès-verbal des réunions du Conseil de direction est transmis simultanément, contre accusé de réception, le cas échéant par pli recommandé, à tous les membres dans les quinze jours ouvrables qui suivent la date de la réunion. Ceux-ci disposent d'un délai de cinq jours ouvrables à dater du jour qui suit le transmis ou l'envoi, pour faire connaître leurs observations éventuelles par écrit au Président.

Le texte adapté des procès-verbaux est remis à tous les membres du Conseil, contre accusé de réception, le cas échéant envoyé par pli recommandé, endéans les dix jours ouvrables. Ce texte est définitif si aucune remarque nouvelle n'est faite dans un délai de cinq jours ouvrables. Dans le cas contraire, le texte définitif est approuvé lors de la séance ultérieure du Conseil.

Toutefois, si les nécessités du service l'exigent, le Conseil peut à la majorité des membres présents décider l'application d'une procédure accélérée d'approbation d'un ou de plusieurs points des procès-verbaux comme, par exemple, l'approbation verbale à l'issue même de la discussion du ou des points concernés.

Le texte définitif des procès-verbaux est signé par le Président et le secrétaire et est notifié à tous les membres, contre accusé de réception, le cas échéant envoyé par pli recommandé, s'il diffère du projet, éventuellement adapté.

Art. 9. Les documents et délibérations du Conseil de direction sont confidentiels; un devoir de stricte réserve à leur sujet s'impose à tous ceux qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont appelés à en avoir connaissance.

Art. 10. Le présent règlement d'ordre intérieur a été adopté par le Conseil de direction en sa séance du 7 décembre 2001.

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2001/01321]

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

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de omzendbrief van de Minister van Binnenlandse Zaken van 14 september 2001 betreffende het koninklijk besluit houdende bepaalde regels ter beveiliging van het waardevervoer (*Belgisch Staatsblad* van 22 september 2001), opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmédy.

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR

[C – 2001/01321]

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

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire du Ministre de l'Intérieur du 14 septembre 2001 concernant l'arrêté royal réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs (*Moniteur belge* du 22 septembre 2001), établie par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmédy.

MINISTERIUM DES INNERN

[C – 2001/01321]

**14. SEPTEMBER 2001 — Rundschreiben über den Königlichen Erlass
zur Regelung bestimmter Schutzmethoden für Werttransporte — Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Rundschreibens des Ministers des Innern vom 14. September 2001 über den Königlichen Erlass zur Regelung bestimmter Schutzmethoden für Werttransporte, erstellt von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen des Beigeordneten Bezirkskommissariats in Malmédy.

MINISTERIUM DES INNERN

**14. SEPTEMBER 2001 — Rundschreiben über den Königlichen Erlass
zur Regelung bestimmter Schutzmethoden für Werttransporte**

Im Königlichen Erlass vom 21. Juni 2001 zur Regelung bestimmter Schutzmethoden für Werttransporte (nachstehend "Königlicher Erlass Methoden" genannt) werden die Regeln, die auf geschützte Werttransporte Anwendung finden, aktualisiert. Mit vorliegendem Rundschreiben möchte ich meine diesbezügliche Politik erläutern, mit der ein Mindestmaß an Sicherheit gewährleistet werden soll.

Dies kann in erster Linie durch die Förderung von Maßnahmen erreicht werden, mit denen einer möglichen Beute der Reiz genommen wird. Dies geschieht durch Neutralisierungssysteme, die die Werte zerstören, bevor ein Unbefugter sich ihrer bemächtigen kann. Diese Systeme ermöglichen es ebenfalls, dass nicht mehr ein Mensch sondern eine Technik das letzte Hindernis zwischen einem Dieb und seiner Beute darstellt. Aus diesem Grund bieten sie die einzige dauerhafte Sicherheitsgarantie für das Personal von Wachunternehmen, aber auch für das Personal von Kunden der Beförderungsunternehmen und für Bürger, die sich in der Nähe eines Werttransportes befinden. Wenn es auch in den heutigen Rechtsvorschriften noch nicht vorgesehen ist, so ist unser Ziel zu prüfen, inwiefern diese Systeme künftig eine Lösung für unsichere Situationen bei Werttransporten von begrenztem Umfang bieten können.

Die Ereignisse, die vor kurzem in einigen Nachbarländern eingetreten sind, veranschaulichen auf schmerzhaft Weise, dass eine schwerere Bewaffnung der Wachleute, kombiniert mit einer verstärkten Panzerung, nur zu mehr Gewalt und Blutvergießen führt.

Da die wirtschaftliche Realität zurzeit noch ein Hindernis für die allgemeine und sofortige Einführung von Neutralisierungssystemen darstellt, werden sie auch nicht zwingend auferlegt. Da jedoch ausgerechnet die traditionellen Transporte, bei denen diese Techniken nicht angewandt werden, die gefährdetsten sind, werden die Schutzmaßnahmen, die bei ihrer Durchführung einzuhalten sind, verstärkt, wobei besonderer Nachdruck auf prozedurale Maßnahmen gelegt wird. Von allen Partnern, die von dieser Art des Transports betroffen sind, werden heute besondere Anstrengungen im Bereich der Sicherheit verlangt (die nachstehend im Einzelnen dargelegt werden). Für die Sicherheit eines jeden ist es von höchster Wichtigkeit, dass diese Maßnahmen auch ordnungsgemäß befolgt werden. In Zukunft werden die zuständigen Dienste ein besonderes Augenmerk darauf haben.

1. Einige Konzepte und Definitionen

1.1 Den Begriff geschützter Werttransport im Sinne des Bewachungsgesetzes von 1990 bezieht der Gesetzgeber auf die Bewachung und den Schutz beim Transport von Werten. Das bedeutet insbesondere, dass die Bewachung und der Schutz beim Transport von Werten nur von einem Wachunternehmen oder einem internen Wachdienst, das beziehungsweise der für diesen Zweck eine Genehmigung erhalten hat, gewährleistet werden können.

Ein Wachunternehmen muss bei jedem Transport, den es organisiert, die Bedingungen des Königlichen Erlasses Methoden einhalten, und darf keine Werte ohne dieses Mindestmaß an Bewachung und Schutz transportieren.

1.2 Die Risiken bei geschützten Werttransporten können in drei Kategorien unterteilt werden:

Das Fahrzeugrisiko ist das Risiko eines Überfalls auf das Werttransportfahrzeug.

Das Gehsteigrisiko ist das Sicherheitsrisiko, dem Wachleute auf der Strecke zwischen dem Fahrzeug und dem Ort der Ablieferung der Werte bei einem Kunden ausgesetzt sind. Im Königlichen Erlass Methoden sind mehrere Maßnahmen vorgesehen, um dieses Risiko so gering wie möglich zu halten.

Das Handhabungsrisiko betrifft das Risiko, dem Wachleute ausgesetzt sind, wenn sie sich nicht darauf beschränken, dem Kunden einen Container mit Werten zu liefern, sondern den Container beim Kunden öffnen müssen, um die Werte selbst herauszunehmen oder hineinzulegen.

1.3 Unter Neutralisierungssystemen versteht man Systeme, die es ermöglichen, die im Container enthaltenen Werte jederzeit zu neutralisieren, wenn dieser auf unzulässige Weise geöffnet wird oder seinen vorgesehenen Bestimmungsort nicht erreicht. Es gibt zwei Kategorien von Schutzsystemen: Container, die diese Garantie auf der gesamten Strecke des Werttransportes bieten (von Zone zu Zone) (Typ A), und Container, die nur auf der Gehwegstrecke Schutz bieten (vom Fahrzeug zur geschützten Zone und umgekehrt) (Typ B). Die mit der Benutzung eines Schutzsystems verbundenen Vorteile gelten nur für die Benutzung eines Containers des Typs A; Container des Typs B bieten ausschließlich den Vorteil, dass sie bei "unnormale langen Gehwegstrecken" benutzt werden können (siehe Nr. 2.5.2).

2. Allgemeine Verpflichtungen für Verwalter von Haltestellen

Das besondere Risiko, das mit dem geschützten Werttransport einhergeht, bringt auch einige notwendige Verpflichtungen für Nutzer von Dienstleistungen von Wachunternehmen mit sich. Eine Bestimmung des Bewachungsgesetzes ermöglicht es dem Minister des Innern, Nutzern diese Verpflichtungen aufzuerlegen. Der Königliche Erlass Methoden umfasst in diesem Zusammenhang folgende Verpflichtungen.

2.1 Geschützte Zone oder geschützter Raum

Es gibt drei Arten von Haltestellen, an denen Werte abgeliefert oder abgeholt werden:

2.1.1 Haltestellen, an denen ein Werttransportfahrzeug in seiner Gesamtheit entladen oder beladen werden kann. Diese Haltestellen müssen für diesen Zweck über eine geschützte Zone verfügen. Dabei handelt es sich um einen Raum, in den das Fahrzeug hineinfahren kann und in dem die nötigen Schutzmaßnahmen getroffen worden sind, damit der Vorgang des Entladens und Beladens in Sicherheit vonstatten gehen kann.

2.1.2 Haltestellen, an denen die Wachperson - und nicht das zur Haltestelle gehörende Personal - Werte aus dem Container herausnimmt oder in ihn hineinlegt. Diese Haltestellen müssen über einen geschützten Raum verfügen, in dem diese Tätigkeit in Sicherheit vonstatten gehen kann.

2.1.3 Haltestellen, an denen kein Fahrzeug ganz beladen oder entladen wird und die Wachleute sich darauf beschränken, einen Container abzuliefern, abzuholen oder auszutauschen, ohne diesen zu öffnen. In diesem Fall wird der Container vom Verwalter der Haltestelle gefüllt oder geleert. Diese Haltestellen müssen weder über eine geschützte Zone noch über einen geschützten Raum verfügen.

Geschützte Räume oder geschützte Zonen oder Teile des Gebäudes, zu dem sie gehören, müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- Sie sind der Öffentlichkeit nicht zugänglich, solange eine Wachperson Zugang zu ihnen hat.
- Verrichtungen, die die Wachperson dort ausführt, sind niemals für die Öffentlichkeit sichtbar.
- Ihre Wände, Türen und Fenster bestehen aus einbruchsischerem Material.

Diese Bedingungen finden sofortige Anwendung.

Nach dem 1. März 2002 werden die Bedingungen, denen geschützte Räume und geschützte Zonen entsprechen müssen, näher definiert.

2.2 Verfahren für das Betreten einer geschützten Zone oder eines geschützten Raums

Bevor das Wachpersonal Zugang zu einer geschützten Zone oder einem geschützten Raum erhält, müssen bestimmte Verfahren befolgt werden. Dafür ist der Leiter des Wachunternehmens und/oder der Verwalter der Haltestelle zuständig.

2.2.1 Zunächst muss das Wachpersonal identifiziert werden. Mit dieser Maßnahme soll verhindert werden, dass sich "falsche Wachleute" Zugang zu diesen Orten verschaffen können und demnach eine Bedrohung für das Personal der Haltestelle oder für die "echten" Wachleute, die gegebenenfalls erwartet werden, darstellen. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass das Tragen von Uniformen, von Uniformteilen, von kugelsicheren Westen oder das Vorzeigen von Unternehmensabzeichen keinerlei Garantie dafür bot, um echte von vermeintlichen Wachleuten zu unterscheiden. Sie konnten im Gegenteil den falschen Eindruck erwecken, dass es sich um echte Wachleute handelte. Daher ist die vom Minister des Innern ausgestellte Identifizierungskarte das einzige wirksame Mittel dagegen. Dank moderner Techniken kann die Identifizierung anhand einer Kombination aus Lesegerät und Digitalfotografie von einer Zentrale (des Wachunternehmens oder des Kunden) aus organisiert werden.

2.2.2 Anschließend muss man sich Gewissheit darüber verschaffen, dass die Wachperson die geschützte Zone oder den geschützten Raum in Sicherheit betreten kann; das heißt zum Beispiel, dass sie nicht mit einer Waffe bedroht wird oder dabei ist, den Raum oder die Zone zusammen mit einem Unbefugten zu betreten.

Diese visuelle Überprüfung kann durchgeführt werden:

- von einer Person, die sich im Inneren der geschützten Zone oder des geschützten Raums befindet,
- durch ein Fernüberwachungssystem.

2.3 Zehn-Minuten-Regel

Aus Sicherheitsgründen muss die Haltezeit eines Werttransportfahrzeugs unbedingt auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Aus diesem Grund müssen Verwalter von Haltestellen alle nötigen Maßnahmen treffen, damit mit dem Ein- und Ausladen von Werten in jedem Fall binnen zehn Minuten nach Ankunft des Werttransportfahrzeugs an der Haltestelle begonnen werden kann.

2.4 Besuche während der Mittagspause

Wachunternehmen und ihren Auftraggebern steht es frei zu vereinbaren, dass Besuche während der Mittagspause möglich sind. Doch selbst wenn beide diese Möglichkeit im Prinzip vertraglich ausgeschlossen haben, kann es vorkommen, dass der Verwalter einer Haltestelle dennoch gezwungen ist, einen Werttransport während der Mittagspause zu empfangen und dabei die Zehn-Minuten-Regel einzuhalten. Damit soll vermieden werden, dass ein Fahrzeug während eines längeren Zeitraums auf öffentlicher Straße blockiert ist. Wachunternehmen sind ausdrücklich gebeten, diese Ausnahmeregelung nicht zu missbrauchen und ihre Fahrtstrecken so zu planen, dass die Ankunft an einer Haltestelle während der Ruhezeiten auf jeden Fall vermieden wird. Es können jedoch Umstände eintreten, unter denen dies nicht möglich ist. Durch eine unvorhergesehene Zeitabweichung kann es beispielsweise zu einer Zeiteinsparung (z. B. durch Wegfallen einer Umleitung) oder einer Verzögerung (z. B. durch einen Unfall) im Fahrplan kommen. Selbst in solchen Fällen bleibt die Zehn-Minuten-Regel anwendbar. Der Verwalter der Haltestelle muss den Werttransport empfangen, sofern er mindestens 20 Minuten vor Schließungszeit der Haltestelle über diese außerplanmäßige Ankunft informiert worden ist.

Diese Regel findet nur Anwendung auf Ruhezeiten zwischen zwei Zeitspannen, während deren die Haltestelle geöffnet ist (z. B. Mittagspause).

Ein Beispiel zur Verdeutlichung des Vorangehenden: Eine Bankfiliale ist zwischen 12 Uhr und 14 Uhr geschlossen. Die Ankunft eines Werttransportfahrzeugs ist für 14 Uhr 30 geplant. Durch unvorhergesehene Umstände hat das Fahrzeug einen Vorsprung von einer Stunde auf seinen Zeitplan. Sofern die Bankfiliale spätestens um 11 Uhr 40 benachrichtigt worden ist, muss der Verwalter den Werttransport um 13 Uhr 30 empfangen.

2.5 Gehwegstrecke begrenzen

2.5.1 Der Verwalter einer Haltestelle muss nach Möglichkeit die nötigen Maßnahmen treffen, um den Abstand zwischen dem Fahrzeug und dem geschützten Raum so gering wie möglich zu halten. Dies kann er, indem er

— auf dem Parkbereich der Haltestelle einen Parkplatz reserviert, wenn dadurch die Länge der Gehwegstrecke verkürzt wird,

— einen geschützten Raum für Wachleute vorsieht, der sich so nah wie möglich am Eingang der Haltestelle befindet.

2.5.2 In manchen Fällen ist es nicht möglich, eine normale Gehwegstrecke zu organisieren.

Eine "unnormale lange Gehwegstrecke" liegt vor, wenn:

— das Fahrzeug für den geschützten Transport die unmittelbare Umgebung des Eingangs der Haltestelle nicht erreichen kann, weil er beispielsweise in einer verkehrsfreien Straße, in einer Einkaufsgalerie oder an einem Platz, auf dem der Wochenmarkt stattfindet, liegt,

— der geschützte Raum nicht in unmittelbarer Umgebung des Eingangs der Haltestelle liegt, weil beispielsweise die gesamte Verkaufsfläche eines Großwarenhauses durchquert werden muss, bevor man den geschützten Raum erreicht.

Aus Sicherheitsgründen darf eine "unnormale lange Gehwegstrecke" nur mit einem gebilligten Schutzsystem bewältigt werden, das zumindest zwischen dem Fahrzeug und dem geschützten Raum der Haltestelle funktioniert (siehe Nr. 1.3).

2.6 Mitteilungspflicht

Die Verwalter von Haltestellen übermitteln den zuständigen Behörden oder den betroffenen Polizeidiensten, sobald sie dies verlangen, alle sachdienlichen Informationen zur Gewährleistung maximaler Sicherheit.

3. Allgemeine Regeln bei geschützten Transporten

Außer im Fall einer anders lautenden Bestimmung finden die nachstehend beschriebenen Regeln Anwendung auf sämtliche Transporte.

3.1 Verbot des Nachttransports

Mit Ausnahme des geschützten Transports mit einer einzigen Wachperson gilt auf dem gesamten Staatsgebiet ein allgemeines Verbot für Werttransporte zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Das bedeutet, dass ein Werttransportfahrzeug eine geschützte Zone nicht vor 6 Uhr verlassen darf und spätestens um 22 Uhr wieder zurück sein muss. Die Tatsache, dass ein Fahrzeug bei seiner Abfahrt oder Rückkehr leer ist, ändert nichts an dieser Regel. Das Fahrzeugrisiko bleibt auch dann bestehen.

3.2 Gemischter Transport

Die Transporte werden in Kategorien nach Art der beförderten Werte und entsprechend dem Sicherheitsrisiko, den der Transport birgt, eingeteilt. Jede Kategorie macht eigene Sicherheitsmaßnahmen notwendig. Um die Verlässlichkeit spezifischer Sicherheitsmaßnahmen nicht zu beeinträchtigen, dürfen bestimmte Kategorien nicht untereinander gemischt werden. Dies betrifft insbesondere Papierwerte (Geld und andere Wertpapiere) und andere Werte (Edelmetalle zum Beispiel). Man bezweckt damit, dass bei Beobachtern nicht der Eindruck erweckt werden soll, dass sich ein Überfall lohnen würde, weil andere, attraktivere Werte als diejenigen der betreffenden Kategorie befördert werden oder weil Werte ohne die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen befördert werden.

3.3 Trennung zwischen Werten und Personal

Während der Fahrt müssen alle Mitglieder der Wachmannschaft in der Fahrerkabine des Fahrzeugs Platz nehmen. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Während der Fahrt muss das Personal von der potentiellen Beute getrennt sein, so dass die Wachleute ein möglichst geringes physisches Hindernis für Straftäter darstellen. Dies ist auch der Grund, aus dem umgekehrt kein Wert in der Fahrerkabine befördert werden darf.

3.4 Mitführen von Waffen

Wachleute können bei jeder Form von geschützten Werttransporten Verteidigungswaffen mit sich führen. Dies ist jedoch nicht Pflicht. Es gibt allerdings eine Ausnahme von dieser Regel: Wenn das Wachunternehmen selbst die besondere Transportbegleitung stellt (siehe Nr. 4.4), müssen die hierbei eingesetzten Wachleute bewaffnet sein.

Jede Wachperson, die eine Waffe mitführt, muss stets im Besitz eines vom Provinzgouverneur ausgestellten Waffenscheins sein. Um zu verhindern, dass ein Dritter sich der Waffe zu leicht bemächtigen kann, muss sie in einer geschlossenen Tasche mitgeführt werden.

3.5 Tragen einer kugelsicheren Weste

Jede Wachperson, die eine Waffe mitführt, muss eine kugelsichere Weste tragen, weil die Gefahr, in einen Schusswechsel zu geraten, für sie größer ist als für einen unbewaffneten Kollegen. Aus dem gleichen Grund müssen Wachleute, die beauftragt sind, einen Papiergeldtransport ohne Schutzsysteme durchzuführen, ebenfalls eine kugelsichere Weste tragen.

3.6 Identifizierungskarte und Erkennungszeichen

Eine Wachperson muss ebenfalls eine vom Minister des Innern ausgestellte Identifizierungskarte ständig mit sich führen. Sie muss diese Identifizierungskarte oder ein anderes Erkennungszeichen (Abzeichen), auf dem ihr Name und der Name des Unternehmens, dem sie angehört, angegeben sind, sichtbar tragen. Sie muss den Polizeibeamten diese Karte im Fall einer Kontrolle aushändigen. Die Identifizierungskarte muss auch dem Verwalter einer Haltestelle vorgezeigt werden, damit er die Wachperson ordnungsgemäß identifizieren kann.

3.7 Beladen und Entladen der Fahrzeuge

Das vollständige Beladen und Entladen eines Fahrzeugs darf nur in einer geschützten Zone stattfinden. Beladen und Entladen auf öffentlicher Straße oder in einer nicht geschützten Umgebung sind verboten, es sei denn, dies geschieht unter polizeilicher Aufsicht unter den von der föderalen Polizei bestimmten außergewöhnlichen Umständen.

3.8 Container

Die Wachperson darf den Container, in dem sie Werte transportiert, nur in einem geschützten Raum öffnen. Sie darf den geschützten Raum nur mit Werten verlassen, wenn diese in einem Container eingeschlossen sind.

3.9 Bewertung des Gehsteigrisikos

Bei jedem Transport, der von zwei oder mehr Wachleuten durchgeführt wird, muss eine Wachperson das Gehsteigrisiko bewerten. Dabei muss sie mindestens folgendes Verfahren einhalten:

- Sie steigt als erste aus dem Fahrzeug aus.
- Sie verschafft sich Gewissheit darüber, dass die Gehwegstrecke sicher ist, und fordert die Wachperson, die den oder die Container trägt, anschließend durch ein Zeichen zum Verlassen des Fahrzeugs auf.
- Sie begleitet die Wachperson, die den oder die Container trägt, und beobachtet die Umgebung auf der gesamten Strecke und auch während eventueller Verrichtungen im geschützten Raum, ohne diesen jedoch zu betreten.
- Sie steigt als letzte wieder ins Fahrzeug ein.

3.10 Mitteilungspflicht

Für jede Strecke eines geschützten Werttransports, die zum ersten Mal befahren wird, müssen der föderalen Polizei am Vortag bis spätestens 16 Uhr folgende Angaben mitgeteilt werden: Abfahrts- und Ankunftszeiten der Fahrt, Bezeichnung und Adresse der nacheinander angefahrenen Haltestellen und Ankunftszeit an diesen Haltestellen.

Bestimmte Fahrten müssen häufiger mitgeteilt werden (siehe Nr. 4.4).

3.11 Fahrzeuge

Die technischen Bedingungen, denen Fahrzeuge entsprechen müssen, sind im Königlichen Erlass über die technischen Spezifitäten und die Zulassung von Werttransportfahrzeugen, die von Wachunternehmen und internen Wachdiensten benutzt werden, definiert.

Jedes Fahrzeug für den geschützten Transport muss mindestens ausgestattet sein mit:

- einem Kommunikationssystem mit Anschluss an die Rufzentrale des Unternehmens, dem es angehört,
- einer Verbindung mit einem System, mit dem es jederzeit geografisch lokalisiert werden kann,
- einem Überfallschutzsystem,
- einem Alarmsystem.

Für bestimmte geschützte Transporte werden zusätzliche Bedingungen auferlegt.

4. Spezifische Regeln je nach Art des geschützten Transports

4.1 Geschützter Transport mit Neutralisierungssystemen

Der geschützte Transport mit Neutralisierungssystemen wird von zwei Wachleuten durchgeführt, wenn Banknoten befördert werden, und von einer Wachperson, wenn andere Dokumente befördert werden.

Das für diese Art des Transports benutzte Fahrzeug muss mit einer Fahrerkabine ausgestattet sein, die vom Frachtraum hermetisch abgetrennt ist, und die Aufschriften "système de neutralisation" und "neutralisationsystème" tragen.

Diese Art des Transports unterliegt keiner weiteren Formalität.

Eine besondere Form des Banknotentransports muss stets mit einem Neutralisierungssystem durchgeführt werden: Es handelt sich um den Transport mit "unnormale lange Gehwegstrecken" (siehe Nr. 2.5.2).

Alle anderen nachstehend beschriebenen Transporte werden ohne Neutralisierungssystem durchgeführt.

4.2 Geschützter Transport mit einer einzigen Wachperson

Folgende Transporte können mit einer einzigen Wachperson durchgeführt werden:

- "Transport von Dokumenten": das heißt, der Transport von Wertpapieren, außer Papiergeld, deren Eigentümer sie im Fall von Verlust oder Diebstahl sperren lassen kann, wodurch ihre Einlösung in einer Finanzanstalt unmöglich wird,
- der Transport anderer Güter als Geld, Dokumente, Schmuck oder Edelmetalle: Es handelt sich um eine Restkategorie wertvoller Gegenstände, deren Eigentümer es für nützlich hält, sie mit besonderen Bewachungs- und Schutzmaßnahmen befördern zu lassen (z. B. Kunstgegenstände, Zigaretten usw.)

Das für den Transport von Dokumenten benutzte Fahrzeug trägt die Aufschriften "transport de documents" und "documentenvervoer".

Dies ist der einzige Transport, der nachts durchgeführt werden darf.

4.3 Geschützter Transport mit zwei Wachleuten

Der Transport von Metallgeld, Edelsteinen und Edelmetallen muss mit zwei Wachleuten durchgeführt werden. Das für diesen Transport benutzte Fahrzeug muss mit einer gepanzerten Fahrerkabine ausgestattet sein. Es trägt die Aufschriften "monnaie métallique" und "metaalgeld".

4.4 Transport von Banknoten

Angesichts der Tatsache, dass diese Art des Transports das größte Risiko birgt, sofern er ohne Neutralisierungssystem durchgeführt wird, unterliegt er strengen und detaillierten Regeln.

Damit die Polizeidienste die notwendige Überwachung gewährleisten können, werden die Angaben zu jeder Fahrt der föderalen Polizei täglich übermittelt. Jedes Ereignis, das eine Zeitabweichung von mindestens dreißig Minuten im Vergleich zum zuletzt gemeldeten Zeitplan verursachen kann, muss ebenfalls unverzüglich mitgeteilt werden.

Für bestimmte dieser Transporte muss eine so genannte "besondere" Begleitung vorgesehen werden. Diese wird entweder von einer unternehmenseigenen Eskorte (zwei Wagen und 6 bewaffnete Wachleute) oder von der föderalen Polizei gewährleistet. Diese polizeiliche Begleitung wird auf Antrag und je nach Verfügbarkeit der föderalen Polizei durchgeführt. Damit die föderale Polizei ihre Dienste organisieren kann, müssen die Angaben über einen solchen begleiteten Transport mindestens drei Tage vor dessen Durchführung mitgeteilt werden.

Für den Transport von Banknoten findet folgende Regel stets Anwendung: Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen während der gesamten Fahrt nicht mehr als zwanzig Kilometer auf Straßen mit mehr als drei Fahrspuren zurückgelegt werden. Von dieser Regel kann nur abgewichen werden, indem eine besondere Begleitung vorgesehen wird.

Beim Transport von Banknoten unterscheidet man zwei große Kategorien: den Zonentransport und den Einzeltransport.

4.4.1 Zonentransport

Der Zonentransport verläuft von geschützter Zone zu geschützter Zone ohne Zwischenstopp an irgendeiner Haltestelle. Bei diesem Transport verlassen die beiden Wachleute das Fahrzeug nur im Inneren einer geschützten Zone. Sofern die gesamte Fahrt innerhalb ein und derselben geschlossenen Ortschaft stattfindet, sind keine weiteren Formalitäten vorgeschrieben. Verlässt das Fahrzeug jedoch die geschlossene Ortschaft, muss eine besondere Begleitung für diesen Transport vorgesehen werden (siehe weiter oben).

4.4.2 Einzeltransport

Der Einzeltransport wird ausgehend von einer geschützten Zone zu Haltestellen von Kunden organisiert, an denen es keine geschützten Zonen gibt. Er wird stets von drei Wachleuten durchgeführt. Folgende Regeln müssen befolgt werden:

4.4.2.1 Dieser Transport wird in Form einer Rundstrecke organisiert, das heißt, ausgehend von einer geschützten Zone zu verschiedenen Haltestellen mit anschließender Rückkehr zu derselben geschützten Ausgangszone.

4.4.2.2 Pro Strecke plant das Wachunternehmen mindestens drei Streckenvariationen ein. Jede Variation umfasst eine Kombination spezifischer Routen und eine spezifische Reihenfolge von Haltestellen. Die Reihenfolge, in der die Variationen ausgeführt werden, ist so angelegt, dass ein und dieselbe Variation höchstens zweimal hintereinander angewandt wird. Anhand der Wahl der Variationen soll auf jeden Fall verhindert werden, dass sich ein außenstehender Beobachter Ort und Zeitpunkt des Vorbeifahrens eines Werttransportfahrzeugs ausrechnen kann. Diese Regel beinhaltet ebenfalls, dass es keinesfalls Aufgabe der Wachleute sein darf, die Fahrtroute zur Bedienung der Kunden festzulegen, und dass einzig und alleine das Wachunternehmen die Fahrtroute festlegen darf.

4.4.2.3 Außerdem dürfen Wachleute, die mit der Durchführung einer Fahrt beauftragt werden, höchstens eine Stunde vor Antritt jeder Fahrt über die Fahrtroute informiert werden. Mit dieser Präventionsmaßnahme wird ein zweifaches Ziel verfolgt: Einerseits soll damit dem Entstehen undichter Stellen vorgebeugt werden, andererseits soll dadurch verhindert werden, dass Wachleute, die Opfer eines Überfalls werden, zu Unrecht der Mittäterschaft verdächtigt werden.

4.4.2.4 Wird das Werttransportfahrzeug von einem Begleitwagen begleitet, dürfen höchstens 50 Haltestellen pro Wachmannschaft und pro Tag vorgesehen werden; in den anderen Fällen beläuft sich diese Zahl auf höchstens 30 Haltestellen.

5. Internationale Transporte

Es gibt derzeit keine spezifische Regel für internationale Transporte, die von ausländischen Unternehmen durchgeführt werden. Das bedeutet, dass Unternehmen, die diese Tätigkeiten ausüben, eine Genehmigung nach belgischem Recht erhalten haben müssen und alle im Königlichen Erlass Methoden vorgesehenen Ausführungsregeln ebenso wie bei der Durchführung von Inlandstransporten einhalten müssen.

6. Kontrollen

Ein Werttransportfahrzeug kann einer Kontrolle unterworfen werden. Aus Gründen der Sicherheit führen die Polizeidienste ihre Kontrolle stets an einem sicheren Ort und niemals auf öffentlicher Straße oder an einem öffentlich zugänglichen Ort durch. Die Wachunternehmen informieren ihr Personal über das in diesem Rahmen zu befolgende Sicherheitsverfahren.

7. Verbindung zwischen dem Königlichen Erlass Methoden und privaten Vereinbarungen

Es ist im Werttransportsektor üblich, dass Wachunternehmen Vereinbarungen unterzeichnen, in denen Maßnahmen und Verfahren vorgesehen sind, die sich direkt oder indirekt auf die Sicherheit beziehen. Es handelt sich um Vereinbarungen zwischen Wachunternehmen und ihren Kunden und zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Rahmen kollektiver Arbeitsabkommen.

Die Vertragsparteien können für zusätzliche Sicherheit sorgen. Sie können Maßnahmen vorsehen, die die Regelung des Königlichen Erlasses Methoden ergänzen. Diese Vereinbarungen können jedoch keine Bestimmungen enthalten, die im Widerspruch zu dieser Regelung stehen oder deren Ausführung dazu führt, dass sie umgangen wird. Obschon es den Vertragspartner im Prinzip freisteht zu vereinbaren, was sie möchten, wird diese Freiheit jedoch dadurch eingeschränkt, dass eine Vereinbarung bei Strafe der Nichtigkeit nicht gegen die Bestimmungen über die öffentliche Ordnung verstoßen darf. Eine Klage auf Schadenersatz gegen jemanden, der gegen solche Bestimmungen verstößt, kann nicht bei Gericht eingereicht werden. So kann ein Wachunternehmen mit einem Kunden keinen Vertrag abschließen, in dem die Durchführung eines geschützten Transports zwischen 22 Uhr und 6 Uhr vorgesehen ist, da solche Transporte durch den Königlichen Erlass Methoden verboten werden. Ebenso wenig kann ein Arbeitgeber mit den Arbeitnehmervertretern vereinbaren, dass Transporte mit einer kleineren als der gesetzlich vorgeschriebenen Wachmannschaft durchgeführt werden.

Der Minister des Innern
A. DUQUESNE

[C - 2001/01322]

9 OKTOBER 2001. — Omzendbrief ZPZ 8bis Politiebegroting. — Dienstjaar 2002. — Duitse vertaling

De hierna volgende tekst is de Duitse vertaling van de omzendbrief ZPZ 8bis van de Minister van Binnenlandse Zaken van 9 oktober 2001 betreffende de politiebegroting - Dienstjaar 2002 (*Belgisch Staatsblad* van 1 november 2001), opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy.

[C - 2001/01322]

9 OCTOBRE 2001. — Circulaire ZPZ 8bis Budget de police. — Exercice 2002. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la circulaire ZPZ 8bis du Ministre de l'Intérieur du 9 octobre 2001 relative au budget de police - Exercice 2002 (*Moniteur belge* du 1^{er} novembre 2001), établie par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy.

[C - 2001/01322]

9. OKTOBER 2001 — Rundschreiben ZPZ 8bis Polizeihaushaltsplan — Haushaltsjahr 2002 — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Rundschreibens ZPZ 8bis des Ministers des Innern vom 9. Oktober 2001 über den Polizeihaushaltsplan - Haushaltsjahr 2002, erstellt von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen des Beigeordneten Bezirkskommissariats in Malmedy.