

Art. 2. Les dispositions de l'article 1^{er} sont d'application au 1^{er} juillet 2001 en ce qui concerne l'article 48, § 30, et au 1^{er} août 2001 en ce qui concerne l'article 48, § 29, de l'arrêté ministériel du 2 août 1986.

Donné à Bruxelles, le 4 juillet 2001.

F. VANDENBROUCKE

Art. 2. De bepalingen van artikel 1 zijn van toepassing op 1 juli 2001 voor wat betreft artikel 48, § 30 en op 1 augustus 2001 voor wat betreft artikel 48, § 29 van het ministerieel besluit van 2 augustus 1986.

Gegeven te Brussel op 4 juli 2001.

F. VANDENBROUCKE

MINISTERE DE L'INTERIEUR

F. 2001 — 1782

[C — 2001/00676]

21 JUNI 2001. — Arrêté royal réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, les entreprises de sécurité et les services internes de gardiennage, modifiée par les lois du 18 juillet 1997 et 9 juin 1999, notamment les articles 1^{er}, 2, § 1^{er}, 8, §§ 4 et 5, et 9;

Vu la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, modifiée par la loi du 2 avril 2001, notamment l'article 115, § 2;

Vu les observations émises par la Commission européenne en application de la directive 98/34/CEE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, modifiée par la Directive 98/48/CEE du Parlement européen et du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1998, notamment l'article 9, 7°;

Vu les lois du Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er}, remplacées par la loi du 4 juillet 1989 et modifiée par la loi du 4 août 1996;

Vu l'extrême urgence motivée par le fait que la modification de la législation vise en priorité à donner au Ministre de l'intérieur une base légale pour prendre des mesures spécifiques afin de protéger au mieux les transports de valeurs durant l'opération imminente de conversion à l'euro et de contribuer à la sécurité des transports de valeurs effectués sur le territoire des aéroports;

Que les récentes attaques contre des transports de valeurs, effectués sur le territoire de l'aéroport national, ont démontré que des mesures de sécurité particulières, adaptées à l'organisation spécifique des transports de valeurs effectués sur le tarmac des aéroports, doivent pouvoir être promulguées d'urgence;

Que la période précédant la conversion à l'euro ainsi que la période de conversion à l'euro comportent un risque particulier pour la sécurité, qui oblige à des mesures de sécurité extraordinaires afin de garantir la sécurité des transporteurs de valeurs et de la population;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, sont considérés comme :

1° agent de gardiennage : le personnel tel que visé à l'article 6 de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage, chargé de l'exercice de l'activité visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 3°, de la même loi;

2° transport protégé : l'activité visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, 3°, de la loi précitée;

3° transport au détail : le transport protégé entre deux points d'arrêt qui ne sont pas tous deux équipés d'une zone protégée;

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2001 — 1782

[C — 2001/00676]

21 JUNI 2001. — Koninklijk besluit houdende regeling van bepaalde methodes ter beveiliging van waardevervoer

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, gewijzigd bij de wetten van 18 juli 1997 en 9 juni 1999 inzonderheid op de artikelen 1, 2, § 1, 8, §§ 4 en 5, en 9;

Gelet op de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op 2 niveaus, gewijzigd bij de wet van 2 april 2001, inzonderheid artikel 115, § 2;

Gelet op de opmerkingen die door de Europese Commissie zijn gemaakt met toepassing van richtlijn 98/34/EEG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij, gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EEG van het Europees Parlement en de Raad van Europese Gemeenschappen van 20 juli 1998, inzonderheid op het artikel 9, 7°;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, vervangen door de wet van 4 juli 1989 en gewijzigd door de wet van 4 augustus 1996;

Gelet op de hoogdringendheid die gemotiveerd is door het feit dat de wijziging van de regelgeving in hoofdorde beoogt de Minister van Binnenlandse Zaken een afdoende wettelijke basis te bieden om specifieke maatregelen te nemen teneinde de waardetransporten tijdens de nakende euro-omschakelingsoperatie optimaal te beveiligen en de veiligheid van de waardetransporten, uitgevoerd op het grondgebied van de luchthavens, te bevorderen;

Dat de recente overvallen op waardetransporten, uitgevoerd op het grondgebied van de nationale luchthaven, uitgewezen hebben dat er dringend bijzondere veiligheidsmaatregelen, aangepast aan de specifieke organisatie van de waardetransporten uitgevoerd op de tarmac van de luchthavens, moeten kunnen uitgevaardigd worden;

Dat de periode voorafgaand en tijdens de omwisseling van de euro een bijzonder veiligheidsrisico inhoudt, die noopt tot buitengewone veiligheidsmaatregelen teneinde de veiligheid van de waardetransporteurs en de bevolking te verzekeren;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit, worden beschouwd als :

1° bewakingsagent : het personeel zoals bedoeld in artikel 6 van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, belast met de uitvoering van de activiteit, bepaald in artikel 1, § 1, 3° van die wet;

2° beveiligd vervoer : de activiteit bedoeld in artikel 1, § 1, 3° van de voornoemde wet;

3° detailvervoer : het beveiligd vervoer tussen twee stoppunten, die niet beiden uitgerust zijn met een beveiligde zone;

4° transport zonal : le transport protégé de valeurs entre deux points d'arrêt, qui sont tous deux équipés d'une zone protégée;

5° conteneur : le contenant de valeurs, destiné au transport protégé;

6° risque trottoir : le risque pour la sécurité auquel sont exposés des agents de gardiennage durant le trajet entre le véhicule et l'espace protégé, pour autant que le transport protégé ne soit pas équipé d'un système de neutralisation, décrit à l'article 5;

7° risque de manipulation : le risque pour la sécurité auquel sont exposés des agents de gardiennage lorsqu'ils doivent ouvrir le conteneur afin d'y charger ou d'en décharger des valeurs.

CHAPITRE II. — Points d'arrêt

Art. 2. § 1^{er}. Un point d'arrêt est le lieu d'enlèvement ou de livraison de valeurs.

§ 2. Chaque point d'arrêt qui comporte un risque de manipulation, doit être pourvu d'un espace protégé ou d'une zone protégée.

Une zone protégée est une zone dans un bâtiment, à laquelle un véhicule de transport de valeurs a accès et dans laquelle celui-ci peut être chargé et/ou déchargé d'une manière protégée.

Un espace protégé est un espace dans un bâtiment, dans lequel les valeurs peuvent être placées dans ou enlevées d'un conteneur, d'une manière protégée.

Un espace ou une zone protégé(e) consiste en un local séparé et fermé ou en un local qui se trouve dans une partie séparée et fermée d'un bâtiment. Ce local ou cette partie de bâtiment est, durant le temps où les agents de gardiennage y ont accès, non accessible au public et conçu de façon telle que les manipulations des agents de gardiennage ne puissent s'effectuer qu'en dehors de la vue du public. Les murs, fenêtres et portes sont constitués de matériaux anti-intrusion.

§ 3. Le Ministre de l'Intérieur précise les conditions auxquelles les espaces protégés et les zones protégées doivent répondre et la manière dont les gestionnaires de points d'arrêt doivent prouver l'observation des dispositions contenues dans le présent chapitre.

Art. 3. § 1^{er}. Un agent de gardiennage ne peut avoir accès à un espace ou une zone protégé(e) qu'après que le gestionnaire du point d'arrêt ou l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage dont dépend l'agent de gardiennage :

1° l'ait identifié;

2° se soit assuré que l'agent de gardiennage peut pénétrer en sécurité dans l'espace ou la zone protégé(e), soit visuellement par une personne à l'intérieur de l'espace ou de la zone protégé(e), soit visuellement via un système de télésurveillance, soit via une autre manière définie par le Ministre de l'Intérieur.

§ 2. Les valeurs ne peuvent, en vue d'un transport protégé, être sorties d'un espace protégé que si elles sont placées dans un conteneur.

Elles ne peuvent, en vue d'un transport protégé, être sorties d'une zone protégée que si elles sont chargées dans un véhicule de transport de valeurs.

Art. 4. 1^{er}. Les gestionnaires des points d'arrêt prennent toutes les mesures nécessaires afin de rendre possible le commencement de la livraison et/ou de l'enlèvement des valeurs durant les heures d'ouvertures du point d'arrêt, endéans les dix minutes de l'arrivée du véhicule de transport de valeurs.

Ils prennent également ces mesures entre les heures d'ouvertures du point d'arrêt, comprises entre 12 heures et 14 heures lorsque, suite à un écart de temps imprévu, le transport ne peut s'annoncer pendant les heures d'ouverture. Dans ce cas, l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage qui assure le transport, avertit le gestionnaire du point d'arrêt au moins vingt minutes avant la fermeture du point d'arrêt.

§ 2. Les gestionnaires des points d'arrêt prennent les mesures nécessaires afin de limiter le risque trottoir au minimum et de prévenir tout risque contre la sécurité dans les lieux accessibles au public.

§ 3. Les gestionnaires des points d'arrêt transmettent à l'autorité compétente, chaque fois que celle-ci le demande, toutes les informations utiles pour la garantie maximale de la sécurité.

CHAPITRE III. — Systèmes de neutralisation

Art. 5. § 1^{er}. Un système de neutralisation constitue un système technologique approuvé qui offre une protection contre des tentatives d'ouverture non autorisée du conteneur en ce que, pendant les trajets visés au § 2, le système monitorise en permanence le transport protégé et permet de détecter des situations anormales et, le cas échéant, de neutraliser les valeurs ou de les rendre impropres à l'usage.

4° zonevervoer : het beveiligd vervoer tussen twee stoppunten, die beiden uitgerust zijn met een beveiligde zone;

5° container : houder van waarden bestemd voor beveiligd vervoer;

6° stoeprisico : het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten tijdens de afstand tussen het voertuig en de beveiligde ruimte blootgesteld zijn, voor zover het beveiligd vervoer niet uitgevoerd wordt met een neutralisatiesysteem, beschreven in artikel 5;

7° manipulatie-*risico* : het veiligheidsrisico waaraan bewakingsagenten, voor zover zij de container dienen te openen teneinde waarden er in of uit te halen, blootgesteld zijn.

HOOFDSTUK II. — Stoppunten

Art. 2. § 1. Een stoppunt is de plaats van ophaling en/of van aflevering van waarden.

§ 2. Elk stoppunt dat een manipulatie-*risico* inhoudt, moet uitgerust zijn met een beveiligde ruimte of een beveiligde zone.

Een beveiligde zone is een zone in een gebouw waartoe een voertuig voor het waardevervoer toegang heeft en waarin het op een beschermde wijze kan worden in- en/of uitgeladen.

Een beveiligde ruimte is een ruimte in een gebouw waarin de waarden op een beschermde wijze in of uit een container kunnen worden gehaald.

Een beveiligde ruimte of zone bestaan uit een afzonderlijk afgesloten lokaal of een lokaal dat zich bevindt in een afzonderlijk afgesloten deel van een gebouw. Dit lokaal of dit deel van een gebouw is gedurende de tijd dat de bewakingsagenten er toegang toe hebben niet publiek toegankelijk en is er op voorzien dat de manipulatiehandelingen door bewakingsagenten enkel buiten het zicht van het publiek kunnen gebeuren. De wanden, ramen en deuren ervan bestaan uit inbraakwerende materialen.

§ 3. De Minister van Binnenlandse Zaken bepaalt de voorwaarden nader waaraan de beveiligde ruimtes en beveiligde zones moeten voldoen en de wijze waarop de beheerders van de stoppunten de naleving van de bepalingen, vervat in dit hoofdstuk, dienen aan te tonen.

Art. 3. § 1. Een bewakingsagent krijgt slechts toegang tot de beveiligde ruimte of zone nadat de beheerder van het stoppunt of de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst waartoe de bewakingsagent behoort :

1° hem heeft geïdentificeerd;

2° er zich heeft van vergewist dat de bewakingsagent op een veilige wijze de beveiligde ruimte of zone kan betreden, hetzij visueel door een persoon in de beveiligde ruimte of beveiligde zone, hetzij visueel via een systeem van telebewaking, hetzij via een andere door de Minister van Binnenlandse Zaken bepaalde wijze.

§ 2. De waarden mogen, met het oog op beveiligd vervoer, slechts uit de beveiligde ruimte verwijderd worden, indien zij geplaatst zijn in een container.

Ze kunnen, met het oog op beveiligd vervoer, slechts uit de beveiligde zone verwijderd worden, indien zij geplaatst zijn in een voertuig voor waardevervoer.

Art. 4. § 1. De beheerders van de stoppunten treffen alle nodige maatregelen om de aanvang van de aflevering en/of de ophaling van de waarden tijdens de openingsuren van het stoppunt, mogelijk te maken binnen de tien minuten na de aankomst van het voertuig voor waardetransport.

Ze treffen deze maatregelen eveneens tussen de openingsuren van het stoppunt, begrepen tussen 12 tot 14 uur, zo het transport zich, ingevolge een onvoorzienne tijdsafwijking, niet tijdens de openingsuren kan aanmelden. In dit geval verwittigt de bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst die het transport verzekert, de beheerder van het stoppunt ten minste twintig minuten voor de voorziene sluiting van het stoppunt.

§ 2. De beheerders van de stoppunten treffen de nodige maatregelen om het stoeprisico tot een minimum te beperken en veiligheidsrisico's in voor publiek toegankelijke plaatsen te voorkomen.

§ 3. De beheerders van de stoppunten verstrekken aan de bevoegde overheid, telkens als deze erom verzoekt, alle inlichtingen nuttig voor het garanderen van de maximale veiligheid.

HOOFDSTUK III. — Neutralisatiesystemen

Art. 5. § 1. Een neutralisatiesysteem bestaat uit een goedgekeurd technologisch systeem dat een beveiliging biedt tegen pogingen tot ongeoorloofd openen van de container doordat het systeem het beveiligd vervoer, tijdens de trajecten voorzien in § 2, voortdurend opvolgt en toelaat anormale situaties op te sporen en, in voorkomend geval, de waarden te neutraliseren of onbruikbaar te maken.

§ 2. Un système de neutralisation type A protège les valeurs pendant l'entière du trajet du transport, c'est-à-dire de point d'arrêt à point d'arrêt.

Un système de neutralisation type B protège les valeurs pendant le trajet trottoir, c'est-à-dire sur la distance entre le véhicule de transport de valeurs et le point d'arrêt et inversement.

Art. 6. § 1^{er}. Le conteneur pour le transport protégé qui fait partie d'un système de neutralisation, satisfait aux conditions du présent arrêté.

§ 2. Le conteneur d'un système de neutralisation type A ne peut être ouvert, fermé et programmé que dans un espace protégé ou une zone protégée.

Le conteneur d'un système de neutralisation type B ne peut être ouvert, fermé et programmé que dans un espace protégé, une zone protégée ou un véhicule de transport de valeurs.

§ 3. Le conteneur doit être doté d'un système de gestion capable d'enregistrer les instructions relatives aux conditions d'accessibilité et aux conditions du transport des valeurs, de vérifier le respect de ces instructions et, en cas de non respect de celles-ci, de déclencher immédiatement un mécanisme détruisant les valeurs ou les rendant impropres à l'usage.

§ 4. Les instructions visées au § 3, doivent, en tout état de cause, protéger le conteneur contre :

- 1° une tentative d'en forcer l'ouverture;
- 2° en cas d'usage de système de neutralisation type A, l'ouverture du conteneur en dehors des espaces ou des zones protégés, déterminés dans les instructions enregistrées;
- 3° en cas d'usage de système de neutralisation type B, l'ouverture du conteneur en dehors des espaces protégés, des zones protégées ou du véhicule de transport de valeurs, déterminés dans les instructions enregistrées;
- 4° une exposition à des conditions extrêmes susceptibles de désactiver ou d'endommager le conteneur, son système de gestion ou son mécanisme de neutralisation ou de marquage des valeurs;

5° un dépassement non autorisé du délai imparti pour la délivrance des valeurs.

Le système de gestion prévoit un mécanisme de retardement permettant à l'agent de gardiennage, en cas de nécessité, de prolonger le délai imparti pour la délivrance des valeurs, pour une durée déterminée et un nombre de fois limité.

En dehors de l'espace protégé ou de la zone protégée, pour un système de neutralisation type A, et également en dehors du véhicule de transport de valeurs, pour un système de neutralisation type B, l'agent de gardiennage ne peut, en aucun cas, disposer de moyens qui lui donneraient la possibilité d'influencer l'enregistrement des informations, visées à l'article 6, §§ 3 et 4 du présent arrêté, et la vérification par le système, du suivi de ces opérations, ni de moyens lui permettant l'ouverture du conteneur, quelles que soient les circonstances.

Art. 7. § 1^{er}. Les systèmes de sécurité visés au chapitre III doivent, avant leur première mise en service, être approuvés par le Ministre de l'Intérieur après avis de la Commission relative au transport de valeurs. L'approbation est délivrée pour une période de trois ans et peut être renouvelée pour d'égales périodes. L'approbation peut soumettre l'utilisation du système à des conditions spécifiques.

§ 2. Le Ministre de l'Intérieur définit la procédure d'approbation visée au § 1^{er}.

CHAPITRE IV. — *Les catégories de transport protégé*

Titre I^{er}. — Transport protégé catégorie 1

Art. 8. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 1 comporte le transport :

1° de papiers-valeurs qui sont susceptibles d'être opposés légalement ou équipés d'autres mesures de sécurité qui rendent impossible leur encaissement, et qui ne peuvent, durant le temps nécessaire pour faire opposition, être échangés en espèces dans un organisme financier;

2° d'autres valeurs que celles visées aux catégories 2, 3 ou 4, mélangées avec les valeurs telles que visées sous le 1°.

§ 2. Le transport protégé de catégorie 1 est effectué :

1° avec un équipage comportant au moins un agent de gardiennage;

§ 2. Een neutralisatiesysteem type A beveiligt de waarden over het gehele transporttraject, dit wil zeggen van stoppunt tot stoppunt.

Een neutralisatiesysteem type B beveiligt de waarden over de stoeptraject, dit wil zeggen op de afstand tussen het voertuig voor waarde-transport en het stoppunt en omgekeerd.

Art. 6. § 1. De container voor het beveiligd vervoer die deel uitmaakt van een neutralisatiesysteem, voldoet aan de voorwaarden van dit besluit.

§ 2. De container van een neutralisatiesysteem type A kan slechts geopend, gesloten en geprogrammeerd worden, in een beveiligde ruimte of een beveiligde zone.

De container van een neutralisatiesysteem type B kan slechts geopend, gesloten en geprogrammeerd worden, in een beveiligde ruimte, een beveiligde zone of een voertuig voor waarde-transport.

§ 3. De container moet voorzien zijn van een besturingssysteem dat in staat is de onderrichtingen betreffende de toegangsvaarden en de voorwaarden voor het waardevervoer op te slaan, de naleving van deze onderrichtingen na te gaan en, in geval van niet-naleving ervan, onmiddellijk een mechanisme in werking te stellen dat de waarden vernietigt of ongeschikt maakt voor gebruik.

§ 4. De onderrichtingen, bedoeld in § 3, moeten de container, steeds, beschermen tegen :

- 1° een poging tot openbreken;
- 2° in geval van het neutralisatiesysteem type A, de container te openen buiten de beveiligde ruimtes of zones, bepaald in de geregistreerde onderrichtingen;
- 3° in geval van het neutralisatiesysteem type B, de container te openen buiten de beveiligde ruimtes, zones of voertuig voor waarde-transport, bepaald in de geregistreerde onderrichtingen;

4° het blootstellen aan extreme voorwaarden die het buitenwerkingsstellen of de beschadiging van de container, van het besturingssysteem of van haar mechanisme ter neutralisatie of markering van de waarden, kan veroorzaken;

5° een ongeoorloofde overschrijding van de voor de aflevering van de waarden voorziene termijn.

Het besturingssysteem voorziet in een vertragsmechanisme, dat de bewakingsagent, indien dit noodzakelijk is, toelaat de termijn voor de aflevering van waarden met een bepaalde duur en een beperkt aantal keren te verlengen.

Buiten de beveiligde ruimte of de beveiligde zone, voor de beveiligingssysteem type A, en tevens buiten het voertuig voor waardevervoer, voor de beveiligingssysteem type B, mag de bewakingsagent in geen geval beschikken over middelen die hem de mogelijkheid zouden geven de registratie van de onderrichtingen, bedoeld in artikel 6, § 3 en § 4 en de verificatie door het systeem van de naleving van deze verrichtingen, te kunnen beïnvloeden, noch over middelen om de container, in welke omstandigheden dan ook, te openen.

Art. 7. § 1. De beveiligingssysteem bedoeld in hoofdstuk III moeten voor hun eerste ingebruikname worden goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken na advies van de Commissie betreffende het waardevervoer. De goedkeuring wordt verleend voor een periode van drie jaar en kan voor gelijke termijnen vernieuwd worden. De goedkeuring kan het gebruik van het systeem aan specifieke voorwaarden onderwerpen.

§ 2. De Minister van Binnenlandse Zaken stelt de goedkeuringsprocedure, bedoeld in § 1, vast.

HOOFDSTUK IV. — *De categorieën beveiligd vervoer*

Titel I. — Beveiligd vervoer categorie 1

Art. 8. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 1 omvat het transport :

1° van waardepapieren die vatbaar zijn voor wettelijk verzet of andere veiligheidsmaatregelen die het onmogelijk maken ze te innen en die gedurende de tijd die nodig is om verzet te plegen niet in baar geld in een financiële instelling kunnen worden geïnd;

2° van andere waarden dan deze, bedoeld in categorie 2, 3 of 4, gemengd met de waarden zoals bedoeld onder 1°.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 1 wordt uitgevoerd :

1° met een bewakingsploeg bestaande uit minstens één bewakingsagent;

2° avec un véhicule de transport de valeurs qui satisfait aux caractéristiques techniques des véhicules de catégorie 1a.

Titre II. — Le transport protégé catégorie 2

Art. 9. § 1^{er}. Le transport protégé catégorie 2 comporte le transport :

1° d'argent métallique, de pierres ou métaux précieux, séparément ou en mélange;

2° de valeurs mélangées constituées de valeurs visées au 1° et/ou celles visées à l'article 8, § 1^{er}, 1° et/ou 2°;

3° de valeurs transportées avec un système de neutralisation type A.

§ 2. Le transport protégé de catégorie 2 est effectué :

1° avec un équipage comportant au moins deux agents de gardiennage;

2° avec un véhicule de transport de valeurs qui satisfait aux caractéristiques techniques des véhicules de catégorie 2a lorsqu'il s'agit d'un transport protégé, tel que visé au § 1^{er}, 1° et 2°, et avec un véhicule de transport de valeurs qui satisfait aux caractéristiques techniques des véhicules de catégorie 2b lorsqu'il s'agit d'un transport protégé, tel que visé au § 1^{er}, 3°.

En dérogation au premier alinéa, 1°, du présent paragraphe, le transport visé au § 1^{er}, 3°, s'effectue avec trois agents de gardiennage pendant la période de six mois suivant le moment où l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage utilise pour la première fois un système de neutralisation.

Titre III. — Le transport protégé catégorie 3

Art. 10. § 1^{er}. Le transport protégé de catégorie 3 consiste, lorsque par trajet la distance de vingt kilomètres, hors agglomération, le long de routes de plus de trois bandes de circulation n'est pas dépassée, en transport au détail, effectué sans système de neutralisation type A, de valeurs suivantes :

1° papier monnaie et papiers-valeurs pour lesquels aucune opposition légale telle que visée à l'article 8, § 1^{er}, 1°, n'est possible;

2° mélange de valeurs, constitués de valeurs visées au § 1^{er}, 1° et à l'article 8, § 1^{er}, 1°.

§ 2. Le transport protégé de catégorie 3 est effectué :

1° par un équipage d'au moins trois agents de gardiennage;

2° suivant un schéma par lequel, au départ d'une zone protégée, les trajets sont programmés en forme de boucles;

3° en application d'un système à variabilité planifiée, qui est organisé comme suit :

a) par trajet, au moins trois variations de ce trajet sont programmées;

b) chaque variation comporte une combinaison d'itinéraires spécifiques et un ordre spécifique de points d'arrêts;

c) l'ordre dans lequel les variations sont effectuées doit être tel qu'une même variation ne peut se dérouler successivement qu'au maximum deux fois;

d) les agents de gardiennage, chargés de l'exécution d'un trajet ne peuvent être mis au courant de la variation qu'au maximum une heure avant le commencement du trajet;

4° avec un véhicule pour transport de valeurs qui satisfait aux spécificités techniques des véhicules de catégorie 3.

§ 3. Lors de l'exécution d'un transport protégé de catégorie 3, il est interdit :

1° d'organiser par équipage et par jour, plus de 30 points d'arrêt lorsque le transport protégé n'est pas accompagné d'une voiture d'escorte ou plus de 50 points d'arrêt lorsque le transport de valeurs est accompagné d'une voiture d'escorte;

2° de prévoir, à l'exception du transport protégé effectué avec un système de neutralisation type B, des points d'arrêt où les agents de gardiennage doivent parcourir des distances trottoir anormalement longues, ce qui est le cas lorsque le véhicule de transport de valeurs ne peut atteindre l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt ou lorsque l'espace protégé ne se situe pas dans l'environnement immédiat de l'entrée du point d'arrêt.

Titre V. — Le transport protégé catégorie 4

Art. 11. § 1^{er}. Le transport protégé de type 4 comprend le transport de valeurs, telles que visées à l'article 10, § 1^{er}, 1° et 2°, dont les deux points d'arrêt se situent dans la même ville ou agglomération.

2° met een voertuig voor waardetransport, dat voldoet aan de technische kenmerken van voertuigen categorie 1a.

Titel II. — Het beveiligd vervoer categorie 2

Art. 9. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 2 omvat het transport van :

1° metaalgeld, edelstenen en edele metalen afzonderlijk of gemengd;

2° gemengde waarden bestaande uit waarden, voorzien in 1° en/of met waarden voorzien in artikel 8, § 1, 1° en/of 2°;

3° waarden die vervoerd worden met een neutralisatiesysteem type A.

§ 2. Het beveiligd vervoer type 2 wordt uitgevoerd :

1° met een bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten;

2° met een voertuig voor waardetransport, dat voldoet aan de technische kenmerken van voertuigen categorie 2a indien het beveiligd vervoer betreft, zoals bedoeld in § 1, 1° en 2° en met een voertuig voor waardetransport, dat voldoet aan de technische kenmerken van voertuigen categorie 2b indien het beveiligd vervoer betreft, zoals bedoeld in § 1, 3°.

In afwijking van het eerste lid, 1° van deze paragraaf gebeurt het transport, bedoeld in § 1, 3°, met drie bewakingsagenten gedurende een periode van zes maanden nadat de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst voor de eerste maal met een neutralisatiesysteem werkt.

Titel III. — Het beveiligd vervoer categorie 3

Art. 10. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 3 bestaat uit, voor zover per rit, de afstand van meer dan twintig kilometer langs wegen, buiten de agglomeraties en bestaande uit meer dan drie rijstroken, niet wordt overschreden, het detailvervoer, uitgevoerd zonder neutralisatiesysteem type A, van volgende waarden :

1° papiergeld en waardepapieren waarvoor geen wettelijk verzet zoals bepaald in artikel 8, § 1, 1°, mogelijk is;

2° gemengde waarden, bestaande uit waarden voorzien in § 1, 1° en artikel 8, § 1, 1°.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 3 wordt uitgevoerd :

1° met een bewakingsploeg bestaande uit minstens drie bewakingsagenten;

2° volgens een patroon waarbij vanuit een beveiligde zone ritten worden samengesteld in lusvorm;

3° door toepassing van een systeem van geplande variabiliteit, die als volgt wordt georganiseerd :

a) per rit worden minstens drie variaties van deze rit samengesteld;

b) iedere variatie houdt een combinatie in van specifieke reiswegen en een specifieke volgorde van stoppunten;

c) de volgorde waarin de variaties worden uitgevoerd is van deze aard dat eenzelfde variatie achtereenvolgens maximaal tweemaal wordt benut;

d) de bewakingsagenten, belast met de uitvoering van de rit worden slechts van de variatie op de hoogte gebracht maximum één uur voor de aanvang van de rit;

4° met een voertuig voor waardetransport dat voldoet aan de technische kenmerken van de voertuigen categorie 3.

§ 3. Bij de uitoefening van het beveiligd vervoer categorie 3, is het verboden :

1° per bewakingsploeg en per dag meer dan 30 stoppunten te organiseren indien het beveiligd vervoer niet begeleid wordt met een escortevoertuig of meer dan 50 stoppunten te organiseren indien het beveiligd vervoer begeleid wordt met een escortevoertuig;

2° met uitzondering van het beveiligd vervoer uitgevoerd met een neutralisatiesysteem type B, stoppunten te voorzien, waar de bewakingsagenten abnormaal lange stoepafstanden dienen te doorlopen; dit is het geval indien het voertuig voor waardetransport de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt niet kan bereiken of indien de beveiligde ruimte zich niet in de onmiddellijke omgeving van de toegang van het stoppunt bevindt.

Titel V. — Het beveiligd vervoer categorie 4

Art. 11. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 4 omvat het zonevervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, 1° en 2°, waarvan de beide stoppunten zich bevinden in dezelfde stad of agglomeratie.

§ 2. Le transport protégé catégorie 4 est effectué par un équipage constitué d'au moins deux agents de gardiennage et en outre suivant les conditions fixées à l'article 10, § 2, 2°, 3°, 4° et § 3.

Titre VI. — Le transport protégé type 5

Art. 12. § 1^{er}. Le transport protégé type 5 comprend :

1° Le transport zonal de valeurs telles que visé à l'article 10, § 1^{er}, 1° ou 2°;

2° Le transport au détail de valeurs tel que visées à l'article 10, § 1^{er}, 1° et 2°, lorsque par voyage la distance de vingt kilomètres, hors agglomération, le long de routes de plus de trois bandes de circulation est dépassée.

§ 2. Le transport de catégorie 5 est effectué :

1° soit avec un véhicule de transport de valeurs, accompagné d'un équipage de deux agents de gardiennage armés et de deux voitures d'escorte, chacune accompagnée de trois agents de gardiennage, pourvus d'armes, tel que défini à l'article 2, § 2, de l'arrêté royal du 24 mai 1991 relatif aux armes utilisées par les membres du personnel des entreprises de gardiennage et des services internes de gardiennage;

2° soit avec un transport de valeurs effectué avec un véhicule de transport de valeurs composé d'un équipage de deux agents de gardiennage et escorté par la police fédérale.

CHAPITRE V. — Dispositions communes

Art. 13. Tout transport de valeurs, à l'exception du transport visé à l'article 8, § 1^{er}, 1°, du présent arrêté, est interdit sur l'ensemble du territoire belge entre 22 heures et 6 heures.

Art. 14. Tout transport mixte de valeurs est interdit, à l'exception du transport mixte visé au chapitre IV du présent arrêté.

Art. 15. Les agents de gardiennage portent un gilet pare-balles lorsqu'ils effectuent des transports de valeurs :

1° d'une manière armée;

2° de type 3, 4 ou 5.

Art. 16. Les agents de gardiennage qui se trouvent dans le véhicule de transport prennent place dans la cabine du conducteur durant les déplacements.

Art. 17. Lors de transport protégé de catégorie 2 et 3 et lorsque le point d'arrêt ne comporte pas de zone protégée, un agent de gardiennage évalue le risque trottoir préalablement au chargement et au déchargement.

Art. 18. L'obligation particulière de communication à la police fédérale, dans le chef de l'entreprise de gardiennage ou du service interne de gardiennage, comprend 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.

La communication visée au premier alinéa parvient au plus tard à 16 heures :

1° le jour précédent le jour où chaque voyage est effectué pour le transport protégé de catégorie 3;

2° le troisième jour précédant le jour où chaque trajet est effectué pour le transport protégé de catégorie 5;

3° le jour précédent le jour où un trajet est effectué pour la première fois pour les transports protégés autres que ceux visés aux points 1° et 2°.

En, cas de transport protégé de catégorie 3 et 4, l'entreprise de gardiennage ou le service interne de gardiennage communique sans délai à la police fédérale tout événement qui peut entraîner un écart de temps d'au moins trente minutes sur le dernier planning communiqué.

Art. 19. § 1^{er}. Le Ministre de l'Intérieur peut :

1° pour des raisons d'ordre public, stipuler que certaines catégories de transport protégé ou le transport de certaines valeurs, pour l'ensemble du territoire ou pour des lieux géographiques limités, soient soumis à des prescriptions de sécurité plus strictes que celles prévues au chapitre IV du présent arrêté;

2° vu les circonstances particulières dans lesquelles le transport protégé doit être effectué ou la nature spécifique d'un point d'arrêt, pour des lieux géographiques limités ou une période limitée, définir des conditions spécifiques qui dérogent aux dispositions du présent arrêté;

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 4 wordt uitgevoerd met een bewakingsploeg bestaande uit minstens twee bewakingsagenten en voor het overige volgens de voorwaarden bepaald in artikel 10, § 2, 2°, 3°, 4°, § 3.

Titel VI. — Het beveiligd vervoer categorie 5

Art. 12. § 1. Het beveiligd vervoer categorie 5 omvat :

1° het zonevervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, 1° of 2°;

2° het detailvervoer van waarden zoals bedoeld in artikel 10, § 1, 1° en 2°, voor zover per rit de afstand van meer dan twintig kilometer langs wegen buiten de agglomeraties en bestaande uit meer dan drie rijstroken, wordt overschreden.

§ 2. Het beveiligd vervoer categorie 5 wordt uitgevoerd :

1° ofwel met een voertuig voor waardevervoer, bemand door twee gewapende bewakingsagenten, en met twee escortewagens, telkens bemand door drie bewakingsagenten, voorzien van wapens, zoals bepaald in artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 24 mei 1991 betreffende de wapens die gebruikt worden door de personeelsleden van bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten;

2° ofwel met een voertuig voor waardevervoer, bemand door twee bewakingsagenten, dat begeleid wordt door de federale politie.

HOOFDSTUK V. — Gemeenschappelijke bepalingen

Art. 13. Elk beveiligd vervoer, met uitzondering van het transport bedoeld in artikel 8, § 1, 1° van dit besluit, is verboden op geheel het Belgisch grondgebied tussen 22 uur en 6 uur.

Art. 14. Elk gemengd vervoer van waarden is verboden, met uitzondering van het gemengd vervoer voorzien in hoofdstuk IV van dit besluit.

Art. 15. De bewakingsagenten dragen een kogelvrije vest, indien zij een opdracht van beveiligd vervoer :

1° op een gewapende wijze uitvoeren;

2° van het type 3, 4 of 5 uitvoeren.

Art. 16. De bewakingsagenten die zich in het transportvoertuig bevinden nemen, tijdens de verplaatsingen, plaats in de bestuurderscabine.

Art. 17. Bij het beveiligd vervoer categorie 2 en 3 en zo het stoppunt geen beveiligde zone omvat, evalueert een bewakingsagent voorafgaand aan het in- en uitladen, het stoeprisico.

Art. 18. De bijzondere meldingsplicht vanwege de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst aan de federale politie omvat het vertrek- en aankomstuur van de rit, de namen en adressen van de opeenvolgende stoppunten en het uur van aankomst aan deze stoppunten.

De melding, bedoeld in het eerste lid, geschiedt uiterlijk om 16 uur. :

1° de dag voor de dag waarop elke rit wordt uitgevoerd voor het beveiligd transport categorie 3;

2° de derde dag voor de dag waarop elke rit wordt uitgevoerd voor het beveiligd transport categorie 5;

3° de dag voor de dag waarop een rit voor de eerste maal wordt uitgevoerd voor het ander dan in punt 1° en 2° bedoelde beveiligd transport.

In geval van beveiligd transport categorie 3 en 4 meldt de bewakingsonderneming of de interne bewakingsdienst elke gebeurtenis die een tijdsafwijking kan opleveren van minstens dertig minuten ten opzichte van de laatst gemelde planning, zonder verwijl aan de federale politie.

Art. 19. § 1. De Minister van Binnenlandse Zaken kan :

1° om redenen van openbare orde bepalen dat bepaalde categorieën van beveiligd vervoer of het vervoer van bepaalde waarden voor het gehele grondgebied of voor geografisch beperkte plaatsen, aan strengere veiligheidsvoorschriften wordt onderworpen dan hetgeen voorzien is in hoofdstuk IV van dit besluit;

2° gezien de bijzondere omstandigheden waarbij het beveiligd vervoer moet worden uitgevoerd of de specifieke aard van een stoppunt, voor geografisch beperkte plaatsen of een beperkte periode specifieke voorwaarden bepalen die afwijken van de bepalingen van dit besluit;

3° sur proposition de la police fédérale, approuver la réglementation plus détaillée de l'obligation de communication telle que définie au présent arrêté.

§ 2. A moins que le Ministre de l'Intérieur n'en décide autrement, la surveillance policière et l'escorte policière lors de transports protégés de valeurs relève de la demande d'une personne morale, autorisée comme entreprise de gardiennage ou service interne de gardiennage. Cette surveillance est considérée comme une tâche exceptionnelle de police administrative telle que visée à l'article 115, § 2, de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, et est effectuée pour autant que l'organisation du service le permette.

Le Ministre de l'Intérieur peut, sur proposition de la police fédérale, définir la manière dont se déroule l'escorte policière lors de transport protégé.

CHAPITRE VI. — *Commission transport protégé*

Art. 20. La "Commission transport protégé" conseille le Ministre de l'Intérieur concernant :

1° la réglementation relative au transport protégé, son application ainsi que toutes matières liées à la sécurité lors de transport protégé, y compris l'évolution des risques;

2° la réglementation en application de l'article 8, § 4, de la loi précitée et l'approbation des véhicules pour le transport de valeurs.

Art. 21. § 1^{er}. Cette commission, présidée par la Direction générale de la Police générale du Royaume, est composée comme suit :

— 2 représentants de la Police générale du Royaume, dont le Président;

— 1 représentant de la police fédérale;

— 1 représentant de la police locale;

— 1 représentant de la Banque Nationale;

— 1 représentant de l'Association belge des Banques;

— 1 représentant de la Fédération belge des entreprises de distribution;

— 2 représentants de l'Association des entreprises de Gardiennage.

Un suppléant est désigné pour chaque représentant.

§ 2. Lorsqu'elle siège en application de l'article 20, 1°, du présent arrêté, la Commission est complétée par deux représentants des travailleurs du secteur du gardiennage

Lorsqu'elle siège en application de l'article 7, § 1^{er}, du présent arrêté, la Commission est complétée par un représentant de l'Association nationale pour la Protection contre l'Incendie et l'Intrusion a.s.b.l.

Lorsqu'elle se réunit en application de l'article 20, 2° du présent arrêté, la Commission siège sans représentant de l'Association belge des Banques ni représentant de la Fédération belge des Entreprises de Distribution et est complétée par :

— un expert en transport de sécurité;

— un représentant de l'Institut belge de Normalisation;

— un représentant de l'Institut national de Criminalistique et de Criminologie du Ministère de la Justice.

CHAPITRE VI. — *Dispositions abrogatoire et finales*

Art. 22. L'arrêté royal du 15 février 1999 réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs, est abrogé.

Art. 23. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* à l'exception de l'article 2, § 3, qui entre en vigueur le 1^{er} mars 2002, et de l'article 10, § 3, 2°, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2002.

Art. 24. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juin 2001.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE

3° op voorstel van de federale politie, de nadere detailregeling goedkeuren waarop de meldingsplicht, zoals bepaald in dit besluit, geschiedt.

§ 2. Tenzij de Minister van Binnenlandse Zaken anders beslist, geschiedt het politietoezicht en de politiebegeleiding bij het beveiligd waardevervoer op aanvraag van de rechtspersonen, vergund als bewakingsonderneming of interne bewakingsdienst. Dit toezicht wordt beschouwd als een uitzonderlijke taak van bestuurlijke politie zoals bedoeld in artikel 115, § 2 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus en het wordt uitgevoerd voor zover de organisatie van de dienst het toelaat.

De Minister van Binnenlandse Zaken kan, op voorstel van de federale politie, de wijze bepalen waarop de politiebegeleiding bij het beveiligd vervoer verloopt.

HOOFDSTUK VI. — *Commissie beveiligd vervoer*

Art. 20. De "Commissie beveiligd vervoer" brengt advies uit aan de Minister van Binnenlandse Zaken met betrekking tot :

1° de regelgeving inzake beveiligd vervoer, de toepassing ervan alsmede alle aangelegenheden inzake de veiligheid bij het beveiligd vervoer, met inbegrip de evolutie van de risico's;

2° de regelgeving in uitvoering van artikel 8, § 4 van voornoemde wet en de goedkeuring van voertuigen voor waardetransport.

Art. 21. § 1. Deze commissie, voorgezeten door de Algemene Directie van de Algemene Rijkspolitie, wordt samengesteld als volgt :

— 2 vertegenwoordigers van de Algemene Rijkspolitie, waaronder de voorzitter;

— 1 vertegenwoordiger van de federale politie;

— 1 vertegenwoordiger van de lokale politie;

— 1 vertegenwoordiger van de Nationale Bank;

— 1 vertegenwoordiger van de Belgische Vereniging der Banken;

— 1 vertegenwoordiger van de Belgische Federatie van de Distributieondernemingen;

— 2 vertegenwoordigers van de Vereniging van Bewakingsondernemingen.

Voor elke vertegenwoordiger wordt een plaatsvervanger aangewezen.

§ 2. Zo zij zetelt in uitvoering van artikel 20, 1° van dit besluit, wordt de Commissie aangevuld met twee vertegenwoordigers van de werknemers uit de bewakingssector.

Zo zij zetelt in uitvoering van artikel 7, § 1 van dit besluit, wordt de Commissie aangevuld met een vertegenwoordiger van de Nationale Vereniging voor de Beveiliging tegen Brand en Binnendringing v.z.w.

Zo zij vergadert in uitvoering van artikel 20, 2° van dit besluit, zetelt de Commissie zonder de vertegenwoordiger van de Belgische Vereniging der Banken en van de vertegenwoordiger van de Belgische Federatie van de Distributieondernemingen en wordt zij aangevuld met :

— een deskundige in veiligheidstransporten;

— een vertegenwoordiger van het Belgisch Instituut voor Normalisatie;

— een vertegenwoordiger van het Nationaal Instituut van Criminalistiek en Criminologie van het Ministerie van Justitie.

HOOFDSTUK VII. — *Opheffings- en slotbepalingen*

Art. 22. Het koninklijk besluit van 15 februari 1999 houdende regeling van bepaalde methodes ter beveiliging van het waardevervoer wordt opgeheven.

Art. 23. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* met uitzondering van artikel 2, § 3, dat in werking treedt op 1 maart 2002, en van artikel 10, § 3, 2°, dat in werking treedt op 1 januari 2002.

Art. 24. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 juni 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE